DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

VOLUME 15

SIXIÈME SESSION DU DOUZIÈME PARLEMENT

DE LA

PUISSANCE DU CANADA

SESSION 1916



VOLUME LI.

Voir aussi la liste numérique, page 9.

INDEX ALPHABÉTIQUE

DES

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

DU

PARLEMENT DU CANADA

SIXIÈME SESSION, DOUZIÈME PARLEMENT, 1916.

A

B

C

C

C

D

D

D

E

F

P

Q

R

R

S

S

T

U

V

W

Y

Voir aussi l'Index Alphabétique, page 1.

DOCUMENTS PARLEMENTAIRES

Arrangés par ordre numérique, avec les titres au long; les dates auxquelles ils ont été ordonnés et présentés aux deux Chambres du Parlement; le nom du sénateur ou du député qui a demandé chacun de ces documents, et si l'impression en a été ordonnée ou non.

VOLUME E.

Cinquième recensement du Canada, 1911—Volume V—Forêts, pêcheries, fourrures et minéraux.

Cinquième recensement du Canada—Volume VI—Occupations du peuple.

VOLUME 1.

(Ce volume est relié en trois parties.)

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1915, volume I, parties a, b et A à L; volume III, parties V à Z. Présenté par sir Thomas White, le 7 février 1916.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1915, volume II, parties M à U. Présenté par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

1. Rapport de l'Auditeur général pour l'exercice clos le 31 mars 1915, volume IV, parties ZZ. Présenté par sir Thomas White, le 14 février 1916.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 2.

2. Comptes publics du Canada pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présentés le 1er février 1916, par sir Thomas White.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

3. Budget des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1917. Présenté en 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

4. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice clos le 31 mars 1916. Présenté en 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5. Budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1917. Présenté en 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5*a*. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1917. Présenté en 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

5*b*. Autre budget supplémentaire des sommes requises pour le service du Canada pendant l'exercice finissant le 31 mars 1917. Présenté en mai 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 3.

6. Liste des actionnaires des banques chartrées du Canada, à la date du 31 décembre 1915. Présentée le 1er février 1916, par sir Thomas White.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 4.

7. Rapport des dividendes restant impayés, des soldes non réclamés et des traites et lettres de change impayées dans les banques chartrées du Canada, pendant cinq ans et plus, avant le 31 décembre 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 5.

(Ce volume est relié en deux parties.)

8. Rapport du surintendant des assurances, pour l'année finissant le 31 décembre 1915. Présenté en 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

9. Relevé des états des compagnies d'assurances du Canada, pour l'année finissant le 31 décembre 1915. Présenté le 10 avril 1916, par sir Thomas White.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 6.

10. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Partie I.—Commerce du Canada (Importations et exportations). Présenté le 13 janvier 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 7.

10*a*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Partie II.—Commerce du Canada avec (1) la France, (2) l'Allemagne, (3) le Royaume-Uni, (4) les Etats-Unis. Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*b*. Rapport du ministère du Commerce. pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Partie III.—Commerce du Canada avec les pays étrangers (sauf la France, l'Allemagne, le Royaume-Uni et les Etats-Unis). Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*c*. Rapport du ministère du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1916. (Partie IV.—Renseignements divers.) Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*d*. Rapport des commissaires de grain. (Partie V.) Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 8.

10*e*. Rapport du ministère du Commerce. pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Partie VI.—Services de paquebots subventionnés ainsi que statistiques du trafic des steamers jusqu'au 31 décembre 1915 et estimations pour l'exercice 1916-17. Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

10*f*. Rapport du Commerce, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Partie VII.—Commerce des pays étrangers, traités et conventions. Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 9.

11. Rapport du ministère des Douanes, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 18 janvier 1916, par l'honorable M. Reid.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 10.

12, 13, 14. Rapport, relevés et statistiques du Revenu de l'Intérieur du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Partie I.—Accise. Partie II.—Inspection des poids et mesures, gaz et électricité. Partie III.—Falsification des substances alimentaires. Présentés le 18 février 1916, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 11.

15. Rapport du ministère de l'Agriculture du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 20 janvier 1916, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15a. Rapport du commissaire de la laiterie et des installations frigorifiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. (Laiterie, fruits, extension des marchés et des installations frigorifiques.) Présenté le 1er février 1916, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15b. Rapport du directeur général vétérinaire, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté en 1916, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

15c. Rapport sur la loi concernant l'enseignement agricole 1914-15 conformément à l'article 8 du chapitre 5 de 3-4 George V. Présenté le 24 janvier 1916, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 12.

16. Rapport du directeur et des officiers des stations agronomiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 31 janvier, par l'honorable M. Burrell.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 13.

17. Statistiques criminelles, pour l'exercice clos le 30 septembre 1914. (Appendice au rapport du Commerce pour l'année 1914.) Présenté en 1916, par sir George Foster.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

18. Relevé des élections partielles de la Chambre des communes tenues au cours de l'année 1915. Présenté en 1916, par Son Honneur l'Orateur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 14.

(Ce volume est relié en deux parties.)

19. Rapport du ministre des Travaux publics sur les travaux sous son contrôle, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 13 janvier 1916, par l'honorable M. Rogers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

19a. Emmagasinage des eaux de la rivière Ottawa, pour l'année 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

19b. Rapport intérimaire de la commission chargée d'examiner certaines conditions générales du transport se rattachant au problème économique du canal projeté de la baie Georgienne. Présenté le 14 avril 1916, par l'honorable M. Rogers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 15.

20. Rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada, pour l'exercice du 1er avril 1914 au 31 mars 1915. Présenté le 2 février 1916, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20a. Statistique des canaux, pour la saison de navigation de 1915. Présenté le 17 mai 1916, par l'honorable M. Reid.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20b. Statistique des chemins de fer du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1915. Présentée le 4 avril 1916, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 16.

20c. Dixième rapport de la commission des chemins de fer du Canada, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 2 février 1916, par l'honorable M .Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

20d. Statistique des téléphones du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1915. Présentée le 13 avril 1915, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20e. Statistique des messageries du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1915. Présentée le 13 avril 1916, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

20f. Statistique des télégraphes du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1915. Présentée le 16 mai 1916, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 17.

21. Quarante-huitième rapport du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1914-15.—Marine. Présenté le 13 janvier 1916, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

22. Liste des navires publiée par le ministère de la Marine et des Pêcheries, étant une liste des navires inscrits sur les livres d'enregistrement du Canada le 31 décembre 1915. Présentée en 1916, par l'honorable M. Hazen.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

23. Supplément au quarante-huitième rapport annuel du ministère de la Marine et des Pêcheries, pour l'exercice 1914-15. Marine.—Rapport de l'inspection des bateaux à vapeur.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 18.

24. Rapport du directeur général des Postes, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915. Présenté le 13 janvier 1916, par l'honorable M. Casgrain.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 19.

25*a*. Rapport annuel du ministère de l'Intérieur, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 13 janvier 1916, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*b*. Rapport annuel de la division des levés topographiques du ministère de l'Intérieur, 1914-15. Présenté le 1er mai 1916, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 20.

25*c*. Rapport sur le jaugeage des cours d'eau, pour l'année civile de 1915. Présenté en 1916, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

25*d*. Quatorzième rapport de la commission de géographie du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 21.

25*e*. Levés hydrographiques de la Colombie-Britannique.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

25*f*. Levés hydrographiques du Manitoba, 1912-14.
Imprimés pour la distribution et les documents parlementaires.

25*g*. Rapport du médecin-chef du ministère de l'Intérieur, pour 1915.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 22.

26. Rapport sommaire de la Commission géologique du ministère des Mines, pour l'année civile de 1914. Présenté en 1916, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

26*a*. Rapport sommaire de la division des Mines, pour l'année civile de 1914. Présenté en 1916, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 23.

27. Rapport du département des Affaires des Sauvages, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915. Présenté le 19 janvier 1916, par l'honorable M. Roche.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

28. Rapport de la royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, 1915. Présenté le 29 janvier 1916, par sir Robert Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 24.

29. Rapport du secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915. Présenté le 28 février, par l'honorable M. Blondin.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

29a. Rapport sur les travaux des Archives publiques, pour l'année 1914. Présenté en 1916.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 25.

30. Liste du Service civil pour 1915. Présentée en 1916, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.

31. Rapport annuel de la Commission du Service civil du Canada, pour l'année terminée le 31 août 1915. Présenté en 1916, par l'honorable M. Patenaude.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 26.

32. Rapport annuel du département des Impressions et de la Papeterie publiques, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 20 mars 1916, par l'honorable M. Blondin.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

33. Rapport du secrétaire d'Etat pour les Affaires extérieures, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 23 février 1916, par sir Robert Borden.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

34. Rapport du ministre de la Justice pour les pénitenciers du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.. .. .. .. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

35. Rapport du Conseil de la milice du Canada, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915. Présenté le 21 février 1916, par sir Sam Hughes.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

35a. Emploi des troupes expéditionnaires après la guerre. Présenté en 1916.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36. Rapport du ministère du Travail, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 25 janvier 1916, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

36a. Huitième rapport du registraire des conseils de conciliation et d'enquête sous l'autorité de la loi des enquêtes en matière de différends industriels de 1907, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 25 janvier 1916, par l'honorable M. Crothers.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

VOLUME 27.

37. Onzième rapport annuel des commissaires du chemin de fer Transcontinental, pour l'exercice terminé le 31 mars 1914. Présenté le 2 février 1916, par l'honorable M. Cochrane.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38. Rapport du ministère du Service naval, pour l'exercice clos le 31 mars 1915. Présenté le 13 janvier 1916, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

38a. Supplément au rapport du Service naval—Biologie canadienne, 1914-15. Présenté en 1916, par l'honorable M. Hazen—*Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

38b. Histoire naturelle du hareng. Présenté en 1916.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

39. Quarante-huitième rapport de la division des pêcheries du ministère du Service naval, 1914-1915. Présenté le 13 janvier 1916, par l'honorable M. Hazen.
Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.

40. Rapport des bibliothécaires conjoints du Parlement. Présenté le 13 janvier 1916, par Son Honneur l'Orateur.. .. .. *Pas imprimé.*

VOLUME 28.

41. Copie des décrets du conseil autorisant des règlements pour le département du Service de la marine, conformément à l'article 47, chapitre 43, 9-10 Edouard VII, comme suit:—

N° 2864, en date du 4 décembre 1915, pour paiement de l'allocation de séparation dans le cas des sous-officiers brevetés.

N° 3009, en date du 21 décembre 1915, au sujet de l'application de la loi sur la discipline navale, etc., pour la direction de la force navale volontaire.

N° 63-422, en date du 15 octobre 1915, au sujet de la nomination de paie-maîtres adjoints en exercice.

VOLUME 28—*Suite.*

N° 2267, en date du 25 septembre 1915, au sujet de règlements pour le paiement de "solde retenue".

N° 93-2151, en date du 17 septembre 1915, au sujet des allocations aux officiers et marins faisant le service des signaux.

N° 1712, en date du 21 juillet 1915, au sujet d'un mode de pensions pour les officiers et marins des forces navales royales canadiennes.

N° 748, en date du 13 avril 1915, au sujet de l'établissement de grades d'artilleurs de 1re et de 2me classes dans la marine royale canadienne.

N° 58-1470, en date du 24 juin 1915, au sujet de l'augmentation du chiffre de l'allocation de séparation à un enfant sans mère, dans la proportion de 3 à 5.

N° 85-1158, en date du 20 mai 1915, au sujet de la revision des montants payables à compte de l'allocation de séparation aux personnes dépendant de marins du service permanent de la marine royale canadienne.

N° 756, en date du 13 avril 1915, au sujet du paiement d'allocation aux officiers de réserve volontaire du service de la marine royale canadienne pour exécution de fonctions comportant l'allocation payée aux officiers de la marine royale canadienne. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 17 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

42. Copies de proclamations, décrets de l'exécutif et de documents concernant la guerre européenne. Présentées par sir Robert Borden, le 18 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

42*a*. Premier supplément du volume contenant les copies des proclamations, décrets de l'exécutif et documents concernant la guerre européenne. Présenté par sir Robert Borden, le 18 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimé.*

43. Décrets du conseil concernant la guerre européenne, du 29 avril 1915 au 12 janvier 1916, inclusivement. Présentés par sir Robert Borden, le 18 janvier 1916.. ..*Pas imprimés.*

44. Copie de nouvelles règles de cour adoptées par les juges de la cour Suprême de l'Alberta, en vertu de l'article 576 du Code criminel, lors de la réunion du 27 novembre 1915. Présentées par l'honorable M. Meighen, le 20 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimées.*

45. Relevé du nombre moyen d'hommes servant dans la police fédérale pendant chaque mois de l'année 1915, leur paie et frais de voyage, aux termes du chapitre 92, article 6, paragraphe 2, des Statuts revisés du Canada. Présenté par l'honorable M .Doherty, le 20 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimé.*

46. Règlements conforme à la loi des insectes destructeurs et autres fléaux, aux termes de l'article 9, chapitre 31, de 9-10 Edouard VII. Présentés par l'honorable M. Burrell, le 24 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

47. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, et dans l'*Officiel* de la Colombie-Britannique entre le 12 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions de l'alinéa (*d*) de l'article 38 des règlements régissant l'arpentage, l'administration et la disposition des terres fédérales dans la zone du chemin de fer, de 40 milles, dans la province de la Colombie-Britannique. Présentés par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

48. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 12 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions de l'article 77 de la loi des terres fédérales, chapitre 20 des Statuts du Canada de 1908. Présentés par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

49. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 16 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions de l'article 19, chapitre 10, 1-2 George V, loi des réserves forestières et des parcs fédéraux. Présentés par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

50. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 12 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions de l'article 5 du chapitre 21, 7-8 Edouard VII, loi des arpentages fédéraux. Présentés par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1915. *Pas imprimés.*

51. Décrets du conseil publiés dans la *Gazette du Canada*, entre le 12 janvier et le 31 décembre 1915, conformément aux dispositions du chapitre 47, 2 George V, intitulé: "Loi concernant les eaux dans la zone du chemin de fer et dans l'étendue de terres de la rivière La-Paix". Présentés par l'honorable M. Roche, le 23 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

52. Décrets du conseil édictés entre le 16 janvier et le 31 décembre 1915, approuvant les règlements faits et les formules prescrites, en conformité de l'article 57 de la loi de l'irrigation, chapitre 61, Statuts revisés du Canada, 1906, telle que modifiée par le chapitre 38, 7-8 Edouard VII. Présentés par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1916. *Pas imprimés.*

53. Décrets du conseil édictés en vertu des dispositions de l'article 18 du chapitre 63, Statuts revisés du Canada, "Loi prévoyant à l'administration du Territoire du Yukon. Présentés par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1916.. .. ..*Pas imprimés.*

54. Relevé des terres vendues par la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien pendant l'année expirée le 30 septembre 1915. Présenté le 25 janvier 1916.. ..*Pas imprimé.*

VOLUME 28—*Suite.*

55. Etat des permis donnés par le ministère de l'Intérieur, pour l'entrée de la boisson enivrante dans les Territoires du Nord-Ouest, durant l'année expirée le 31 décembre 1915, en conformité de l'article 88 du chapitre 62 des Statuts revisés du Canada. Présenté par l'honorable M. Roche, le 25 janvier 1916. . . . . *Pas imprimé.*

56. Copie des Ordres généraux de la milice pour la période comprise entre le 25 novembre 1914 et le 24 décembre 1915. Présentés par sir Sam Hughes, le 26 janvier 1916. *Pas imprimés.*

57. Relevé des allocations de pension et de retraite, dans le Service civil, au cours de l'année terminée le 31 décembre 1915, faisant connaître le nom, le grade, le salaire, le service, ainsi que la somme attribuée et la cause de la mise à la retraite de chaque personne pensionnée ou mise à la retraite, et aussi si la vacance a été remplie par avancement, nomination ou transfert, ainsi que le salaire du nouveau titulaire. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

58. Relevé des dépenses au chapitre des "Dépenses imprévues", du 1er avril 1915 au 12 janvier 1916, en conformité de la loi des subsides, 1915. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

59. Rapport des transactions de la Société Royale du Canada, pour l'année terminée le 30 avril 1915. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

60. Relevé des recettes et dépenses de la Commission d'embellissement d'Ottawa, au 31 mars 1915. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

61. Relevé des recettes et dépenses de la Commission des champs de bataille nationaux jusqu'au 31 mars 1915, tel que requis par le chapitre 57, article 12, 7-8 Edouard VII. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

62. Relevé des emprunts temporaires de l'Etat, non soldés au 31 décembre 1915. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

63. Relevé des mandats du Gouverneur général émis depuis la dernière session du Parlement au compte de l'exercice financier 1915-16. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

64. Sommaire des décisions du Conseil de la Trésorerie, en conformité de l'article 44 de la loi du revenu consolidé et de l'audition. Présenté par sir Thomas White, le 1er février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

65. Relevé détaillé de toutes les remises et de tous remboursements de péages et de droits pour l'année financière terminée le 31 mars 1915. Présenté par l'honorable M. Blondin, le 3 février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

66. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant la quantité d'équipements *Oliver* achetés depuis le 1er août 1914, les noms des vendeurs, le prix payé à chacun d'eux et les dates de livraison; aussi, copie de toutes plaintes formulées contre cet équipement, et de toute mesure administrative ou autre, prise à ce sujet. Présentée le 3 février 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

67. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour état indiquant la quantité de dragage fait dans le comté d'Inverness, depuis 1896 jusqu'à date, les localités où ces travaux ont eu lieu, et la somme des travaux dans chaque localité, les dates auxquelles ces travaux ont été faits et leur coût dans chaque cas. Présentée le 3 février 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

68. Réponse à un ordre de la Chambre ,en date du 17 mars 1915, pour copie de tous rapports, correspondance et autres communications entre le département des Douanes et Auguste Desjardins, de Saint-Denis de Kamouraska, depuis sa nomination comme officier préventif du dit département. Présentée par l'honorable M. Reid, le 3 février 1916.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . . *Pas imprimée.*

69. Etat détaillé de toutes les obligations et de tous les cautionnements enregistrés au département du secrétaire d'Etat du Canada depuis le dernier rapport (15 février 1915), soumis au Parlement du Canada en vertu de l'article 32 du chapitre 19, Statuts revisés du Canada, 1906. Présenté par l'honorable M. Blondin, le 3 février 1916. . *Pas imprimé.*

70. Rapport annuel concernant les unions ouvrières, en vertu du chapitre 125, C.R.C., 1906. Présenté par l'honorable M. Blondin, le 3 février 1916. . . . . *Pas imprimé.*

71. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 mars 1915, pour copie de tous documents, lettres, dépêches, correspondance, requêtes, recommandations, soumissions, etc., se rapportant à l'achat du terrain de la "Quarantaine de Lévis". Présentée le 3 février 1916.—*M. Bourassa*. . . . . *Pas imprimée.*

72. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général, le 7 février 1916, nommant Robert A. Pringle, de la cité d'Ottawa, l'un des conseillers de Sa Majesté, jurisconsulte, et Son Honneur D. B. MacTavish, juge de la cour de comté du comté de Carleton, pour constituer une commission, sous l'empire de la loi des enquêtes, aux fins de tenir une enquête au sujet de l'origine du récent incendie désastreux qui a détruit les édifices parlementaires à Ottawa. Présentée par sir Robert Borden, le 7 février 1916. . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

72*a*. Copie du rapport de la Commission royale nommée aux fins de tenir une enquête sur l'origine du feu qui a détruit l'édifice central du Parlement, à Ottawa, le jeudi, 3 février 1916. Présentée par l'honorable M. Rogers, le 16 mai 1916.
Imprimée pour les documents parlementaires.

73. C.P.-162, daté le 29 janvier 1916, pour création du poste d'opérateur de télégraphie sans fil dans la Réserve volontaire Navale Royale canadienne et règlements pour la gouverne de cette réserve. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 7 février 1916. .. .. *Pas imprimé.*

74. C.P.-183, daté le 31 janvier 1916 pour règlements déterminant le paiement d'un supplément de solde aux officiers du Service royal canadien de la marine remplissant les fonctions d'interprètes. Présenté par l'honorable M. Hazen, le 7 février 1916. .. .. *Pas imprimé.*

74*a*. Copie du décret du conseil n° 54,601, en date du 16 mars 1916, autorisant le paiement aux officiers de la réserve navale royale de l'allocation pour le mess. Présentée par l'honorable M. Hazen, le 29 mars 1916. .. .. *Pas imprimée.*

75. Communication reçue du Haut-Commissaire intérimaire du Canada, à Londres, sir George Perley, transmettant un rapport concernant l'hôpital canadien à Dinard par le Dr Rallier du Baty, chirurgien en chef de cet hôpital. Présentée par sir Robert Borden, le 7 février 1916. .. .. *Imprimée pour les documents parlementaires.*

76. Communication reçue du très honorable A. Bonar Law, secrétaire colonial, transmettant un exemplaire des Débats parlementaires impériaux (Chambre des Communes, 10 janvier) sur une résolution adoptée par cette Chambre, et dont voici la teneur:—

"Que, en vue de donner plus de force à la détermination des alliés dans la poursuite de la guerre, le gouvernement de Sa Majesté devrait s'entendre immédiatement avec les gouvernements des diverses possessions britanniques en vue, par le moyen de leur aide, de faire converger toute la force économique de l'Empire, en coopération avec celle de nos alliés, vers un effort commun contre l'ennemi." Présentée par sir Robert Borden, le 7 février 1916. . .*Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

77. Correspondance échangée entre l'Association des manufacturiers canadiens et le premier ministre, 1914-1915. Présentée par sir Robert Borden, le 7 février 1916. *Pas imprimée.*

78. Correspondance échangée entre la *Intercolonial Nickel Company* et le premier ministre. Présentée par sir Robert Borden, le 7 février 1916. .. .. *Pas imprimée.*

79. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de toute correspondance et de tous rapports au sujet des réclamations des chasseurs de phoques à fourrure de la Colombie-Britannique en vertu du dernier traité conclu avec la république américaine. Présentée le 9 février 1916. . . .*Imprimée pour les documents parlementaires.*

80. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général le 15 avril 1915, autorisant le renouvellement, à dater du 31 mars 1916, de la convention intervenue entre le gouvernement fédéral et la province de l'Alberta pour les services de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, dans la dite province. Présenté par sir Robert Borden, le 10 février 1916.
Imprimée pour les documents parlementaires.

81. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général le 21 mai 1915, autorisant le renouvellement, à dater du 31 mars 1916, de la convention intervenue entre le gouvernement fédéral et la province de la Saskatchewan pour les services de la Royale gendarmerie à cheval du Nord-Ouest, dans la dite province. Présentée par sir Robert Borden, le 10 février 1916.
Imprimée pour les documents parlementaires.

82. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 février 1916, pour copie de tous papiers, lettres et autres documents concernant la demande de Wasyl Pinianski pour les lettres patentes du ¼ sud-ouest de la section 5, township 25, rang 4, à l'ouest du deuxième méridien principal, dossier officiel n° 1,752,484. Présentée le 16 février 1916.—*M. MacNutt.*
Pas imprimée.

83. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 février 1916, pour copie de tous affidavit, lettres, télégrammes et autre correspondance, se rapportant au ¼ S.-E. de 7-1-13, à l'ouest du deuxième méridien, actuellement le homestead de Frank Strubell, et échangés au cours des années 1914 et 1915 entre le ministère de l'Intérieur, ou le ministre ou l'un ou l'autre des fonctionnaires du ministère et le bureau des terres fédérales à Weyburn et à Estevan, et avec toutes personnes qui ont tenté d'obtenir une inscription de homestead pour cette ferme ou qui ont prêté leur aide à cette tentative. Présentée le 16 février 1916.—M. *Turriff.* .. .. *Pas imprimée.*

84. Rapport de la commission chargée de faire une enquête sur l'augmentation du coût de la vie en Canada et les causes qui ont contribué à produire ce résultat. Présenté par , le 16 février 1916. .. .. *Imprimé pour la distribution.*

84*a*. Synopsis des pièces à l'appui, préparé par le service des statistiques du ministère du Travail, soumis à la Commission d'enquête sur le coût de la vie, 1915. Présenté par sir Robert Borden, le 29 février 1916. .. .. *Imprimé pour la distribution.*

85. Rapport de la délégation représentant le gouvernement du Canada au neuvième congrès annuel tenu sous les auspices de la *World's Purity Federation* à San-Francisco, du 18 au 24 juillet. Présenté par sir Robert Borden, le 16 février 1916. . .. . .*Pas imprimé.*

VOLUME 28—*Suite.*

86. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de tous décrets du conseil, lettres et correspondance qui ont conduit à la convocation de la conférence des gouvernements locaux qui a eu lieu à Ottawa en octobre dernier, et de toutes les minutes et résolutions de la dite conférence. Présentée le 17 février 1916.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

87. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, etc., se rattachant à l'achat par le gouvernement de plusieurs lots de terre maintenant compris dans la ferme expérimentale de Rosthern, Saskatchewan. Présentée le 22 février 1916.—*M. McCraney*.. .. ..*Pas imprimée.*

88. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour état faisant connaître les noms et adresses postales de toutes les personnes de Ecum-Secum, Marie-Joseph, Spanish-Ship-Bay et Liscombe, comté de Guysborough, N.-E., qui ont demandé en 1912, 1913, 1914 et 1915 les primes à accorder en vertu de la loi des pêcheries en eau profonde; faisant la différence entre les demandes acceptées suivies du paiement de la prime, et celles qui ont été rejetées, avec mention des raisons du rejet, s'il en est. Présentée le 22 février 1916.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

89. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour état faisant connaître la superficie des parcelles de terres de homesteads ou autres, dans la province de la Saskatchewan, vendues en 1915, le nom de l'acheteur, et le prix payé dans chaque cas. Présentée le 22 février 1916.—*M. Martin (Regina)*.. .. ..*Pas imprimée.*

90. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie des prospectus, et relevé donnant le taux d'intérêt, l'intérêt réel, le produit net et les frais de commission, d'impressions et autres dépenses en ce qui concerne l'emprunt domestique de cent millions de piastres prélevé par le gouvernement, et aussi l'emprunt de quarante-cinq millions de piastres négocié à New-York en 1915. Présentée le 22 février 1916.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

91. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour état faisant connaître le nombre de souscripteurs à l'emprunt domestique de cent millions de piastres fait par le gouvernement, spécifiant le nombre de souscriptions de $1,000 et au-dessous, ainsi que le nombre de souscriptions étant des multiples de $1,000. Présentée le 22 février 1916.—*M. Maclean (Halifax)*.. .. ..*Pas imprimée.*

92. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître,— 1. A combien de firmes ou de particuliers, le gouvernement ou l'un ou l'autre de ses ministères a donné des commandes de culottes, caleçons et pantalons depuis le 1er juillet 1914. 2. Quels sont les noms de ces firmes. 3. Combien de culottes, caleçons et pantalons ont été commandés à chaque firme. 4. Combien chaque firme en a livrées jusqu'à ce jour. 5. Combien chaque firme doit encore en livrer. 6. Quel prix chaque firme reçoit pour ces culottes, caleçons et pantalons. Présentée le 24 février 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. ..*Pas imprimée.*

93. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour état indiquant le nombre de personnes résidant dans le comté de Wright qui ont été nommées à des emplois dans le service intérieur ou le service extérieur depuis octobre 1911; le nombre de destitutions depuis la même date; le nombre de démissions depuis la même date; et les noms des personnes à la demande desquelles ces démissions, s'il en est, ont été données. Présentée le 24 février 1916.—*M. Devlin*.. .. .. *Pas imprimée.*

94. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 avril 1915, pour relevé faisant connaître,— 1. Les noms des personnes qui ont passé avec succès les examens du service civil, dans la province de Québec, depuis l'établissement de la Commission du Service civil. 2. Le nombre de ces personnes qui ont été appelées à entrer dans le service civil, depuis l'établissement de la commission. 3. Le nombre, dans chaque grade, de ceux qui ont passé ces examens avec succès. Présentée le 24 février 1916.—*M. Boulay*..*Pas imprimée.*

95. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, papiers et télégrammes se rattachant en quelque manière à la demande de Æneas McKinnon pour la récompense allouée aux vétérans qui ont fait du service lors des incursions féniennes. Présentée le 24 février 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*. *Pas imprimée.*

95*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 14 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et documents de quelque nature que ce soit, se rapportant en quoi que ce soit à la demande faite par Anes ou Angus McKinnon, de Iron-Mines ou Orangedale, comté d'Inverness, pour obtenir la prime accordée aux soldats ayant servi lors des incursions féniennes. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*. *Pas imprimée.*

96. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 mars 1915, pour copie de la réclamation du capitaine Stephen Paul, propriétaire du bateau à vapeur *Rhoda*, à la suite de la destruction de son vaisseau désemparé par naufrage, ordonnée par le département de la Marine, et de toute la correspondance s'y rattachant. Présentée le 24 février 1916.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

97. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 mars 1915, pour copie de tous télégrammes, lettres ou autres documents échangés entre le ministère des Chemins de fer et Canaux et J. C. Douglas, écr, M.P.P., de Glace-Bay, N.-E., entre le 1er janvier et le 31 décembre 1914, et de tous télégrammes et lettres entre le ministre des Douanes, le ministre des Postes et le dit J. C. Douglas, durant la même période, au sujet de la destitution, de la nomination ou de la réintégration à leur poste des fonctionnaires du gouvernement. Présentée le 24 février 1916.—*M. McKenzie.* . . . . *Pas imprimée.*

98. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous les rapports contenant le relevé des profondeurs d'eau dans les différentes écluses comprises dans les améliorations de la branche *est* de la rivière à Pictou, et de toute la correspondance et des recommandations touchant les changements apportés aux plans. Présentée le 24 février 1916.—*M. Macdonald.* . . . . *Pas imprimée.*

98*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous les rapports contenant le relevé des profondeurs d'eau dans les différentes écluses comprises dans les améliorations de la branche *est* de la rivière à Pictou, et de toute la correspondance et des recommandations touchant les changements apportés aux plans. Présentée le 13 mars 1916.—*M. Macdonald.* . . . . *Pas imprimée.*

99. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, requêtes, etc., concernant la nomination, à l'automne de 1915, d'un bureau de conciliation touchant les employés de la compagnie houillère *Acadia*, dans le comté de Pictou. Présentée le 24 février 1916.—*M. Macdonald.* . . . . . *Pas imprimée.*

100. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour état donnant le nombre de milles de lignes télégraphiques établies dans le comté d'Inverness, ainsi que leur situation chaque année, depuis 1896 jusqu'à date, et le coût de chaque ligne. Présentée le 24 février 1916.—*M. Chisholm (Inverness).* . . . . *Pas imprimée.*

101. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, soumissions, lettres et contrats au sujet d'un service postal entre Noël et Maitland, comté de Hants, et l'adjudication du contrat pour ce service. Présentée le 24 février 1916.—*M. Macdonald.* . . . . *Pas imprimée.*

102. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 mars 1915, pour copie de la requête adressée au ministère des Postes pour l'établissement d'une route postale rurale dans le comté de Shefford, connue sous l'appellation de Warden n° 1, et de toutes lettres et de tous télégrammes, rapports et autres documents s'y rapportant. Présentée le 24 février 1916.—*M. Boivin.* . . . . *Pas imprimée.*

103. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1916, pour état indiquant les différentes routes postales rurales dans le district électoral de Strathcona, leur situation et la date de leur établissement, ainsi que toutes les dites routes soumises actuellement à la considération du gouvernement. Présentée le 24 février 1916.—M. *Douglas.* *Pas imprimée.*

103*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1916,—Relevé faisant connaître le parcours de toutes les routes postales rurales dans le district électoral de Strathcona, la date de leur établissement, et le parcours des routes actuellement à l'état de projet. Présentée le 24 février 1916.—*M. Douglas.* . . . . *Pas imprimée.*

104. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 25 mars 1915, pour copie de tous papiers, lettres, pétitions, rapports et autres documents concernant l'établissement d'une route postale rurale pour desservir les districts de Hodson et Toney-Mills, comté de Pictou. Présentée le 24 février 1916.—*M. Macdonald.* . . . . *Pas imprimée.*

105. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, mémoires et correspondance reçus par l'honorable ministre des Postes ou le très honorable sir Robert Borden, depuis le 1er janvier 1912, concernant le contrat du transport de la malle à Lemon, dans le comté de Richmond, N.-E., et copie de toutes les réponses aux susdits documents. Présentée le 24 février 1916.—*M. Kyte*. . .*Pas imprimée.*

106. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour état indiquant le nombre de routes postales rurales établies au cours du dernier exercice financier, dans quels comtés elles l'ont été, et quel en a été le coût dans chaque comté. Présentée le 24 février 1916.—*M. Kyte.* . . . . *Pas imprimée.*

107. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de toute correspondance échangée entre le ministère de la Marine et des Pêcheries ou autre ministère et la commission de pilotage du port et du district de Ste-Anne, comté de Victoria, en 1914 et 1915, au sujet de la révocation ou de la démission de Daniel Buchanan à titre de pilote du dit port ou district. Présentée le 24 février 1916.—*M. McKenzie.* *Pas imprimée.*

108. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 5 avril 1915, pour copie de tous documents, lettres, correspondance, messages, rapports, etc., concernant les demandes de soumissions pour le transport des malles entre le bureau de poste de Saint-François de Montmagny et la station de l'Intercolonial pendant les années 1914 et 1915, ainsi que copie des soumissions qui ont été envoyées en rapport avec le dit service de la poste. Présentée le 24 février 1916.—*M. Lapointe (Kamouraska).* . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

109. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous mémoires, correspondance, lettres et télégrammes reçus par le ministre des Postes ou par le très honorable sir Robert Borden en 1915, au sujet du contrat pour le transport des malles entre Roberta, comté de Richmond, et West-Bay, comté d'Inverness, N.-E., et copie des réponses faites aux susdits documents. Présentée le 24 février 1916.—*M. Kyte.* . . . . *Pas imprimée.*

110. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, soumissions, annonces ou affiches et autres documents au sujet de l'adjudication du contrat pour le transport des correspondances entre Medicine-Hat et la Butte-à-l'Aigle, dans le district électoral de Medicine-Hat, Alta. Présentée le 24 février 1916.—*M. Buchanan*. . . . . *Pas imprimée.*

111. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de tous rapports officiels, correspondance, preuve, mémoires et décrets du conseil concernant l'enquête faite par M. Busby, inspecteur des douanes, sur la conduite de certains fonctionnaires du service des douanes à Halifax, N.-E., dans la dernière partie de l'année 1915. Présentée le 25 février 1916.—*M. Maclean (Halifax). Pas imprimée.*

112. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour relevé faisant connaître le montant total de rabais de droits accordés aux importateurs au cours du présent exercice financier jusqu'au 31 décembre 1915, avec les détails de ces rabais. Présenté le 25 février 1916.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . *Pas imprimée.*

113. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de tous les témoignages, correspondance, enquêtes et rapports reçus par les fonctionnaires du ministère ou des décrets du conseil touchant le renvoi d'office de Clifford G. Brander, douanier de service à Halifax, N.-E. Présentée le 25 février 1916.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . *Pas imprimée.*

114. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous télégrammes, correspondance, ou autres documents échangés entre les officiers de douane à North-Sydney, N.-E., ou quelqu'un d'entre eux, et le ministère des Douanes concernant la location d'une chambre ou de chambres pour fins de douanes à North-Sydney. Présentée le 25 février 1916.—M. *Mackenzie (Halifax).* . . . . *Pas imprimée.*

115. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour relevé faisant connaître le revenu perçu au cours du présent exercice financier, jusqu'au 31 décembre 1915, sur l'importation des articles suivants sujets aux droits, sous les rubriques de tarif général, de tarif de préférence, et de surtaxe, ainsi que les quantités et valeurs de ces importations, savoir: minerai de fer, fer et acier, et les produits manufacturés de fer et d'acier; cotons et cotonnades; cuirs et cuirs manufacturés; laine et lainages; charbon; manganèse; zinc; cuivre; viandes, œufs et beurre. (Si quelques-uns des item ci-dessus sont beaucoup subdivisés dans la nomenclature adoptée pour les rapports douaniers, l'on pourra ne mentionner que les principaux item d'importation quant à la quantité, à la valeur et au revenu.) Présentée le 25 février 1916.—*M. Maclean (Halifax). Pas imprimée.*

116. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de tous rapports, correspondance, preuve, mémoires et décrets du conseil concernant la destitution de Charles McCarthy, du service des douanes au port de Halifax, et sa réinstallation. Présentée le 25 février 1916.—*M. Maclean (Halifax). Pas imprimée.*

117. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de tous les témoignages entendus, correspondance, rapports, mémoires ou décrets du conseil touchant la démission ou le renvoi d'office des personnes suivantes dans le service des douanes au port de Halifax, savoir: A. J. Crosbie, Thomas Lynch et J. B. Naylor. Présentée le 25 février 1916.—*M. Maclean (Halifax)* . . . . *Pas imprimée.*

118. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1916, pour copie de toute correspondance et de tous rapports touchant la fermeture de la station du service préventif des douanes à Vicars, Qué.; l'ouverture d'un bureau de douane ou station de service préventif à Frontier, Qué., dans le comté de Huntingdon, et des déclarations de dissentiment reçues subséquemment contre la fermeture du bureau à Vicars. Aussi, sommaire des rapports reçus depuis 1912 des inspecteurs et du percepteur quant à l'administration et à la compétence de l'officier de douane, John W. Curran, récemment destitué à Vicars, Qué. Présentée le 25 février 1916.—*M. Maclean (Halifax)* . . . . *Pas imprimée.*

119. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, soumissions et autres documents concernant l'établissement d'une route postale rurale entre Pictou et West-River, comté de Pictou. Présentée le 25 février 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

120. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 14 février 1916, pour relevé faisant connaître les différentes routes postales rurales actuelles dans le district électoral de Qu'Appelle, leur parcours et les dates auxquelles elles ont été établies;—aussi, toutes les routes postales rurales que l'on est en voie d'y établir ou dont le projet d'établissement est à l'étude présentement. Présentée le 25 février 1916.—*M. Thomson (Qu'Appelle). Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

121. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, messages, correspondance et rapports concernant le contrat de transport des correspondances entre le bureau de poste de Saint-Jean, P.Q., et les stations de chemin de fer du Pacifique-Canadien, du Grand-Tronc et du Vermont-Central depuis et y compris 1911. Présentée le 25 février 1916.—*M. Demers*.. .. .. *Pas imprimée.*

122. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, soumissions et autres documents concernant l'établissement d'une route postale rurale entre Eureka et Sunnybrae, comté de Pictou. Présentée le 25 février 1916.—*M. Macdonell*.. .. .. *Pas imprimée.*

123. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et documents de toute nature se rattachant en quelque manière à l'adjudication du contrat pour le transport des correspondances au bureau de poste de Upper-Margaree et à celui de Gillies. Présentée le 25 février 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*.. .. .. *Pas imprimée.*

124. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et documents de toute nature se rattachant en quelque manière à l'adjudication du contrat pour le transport des correspondances à Margaree-Harbour et Chéticamp. Présentée le 25 février 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*. *Pas imprimée.*

125. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 mars 1915, pour relevé faisant connaître les sommes dépensées soit pour construction, soit pour réparations, non compris les salaires payés aux fonctionnaires ou employés permanents, ou employés à l'année dans les ministères des Travaux publics, Chemins de fer et Canaux, Milice et Défense, Marine et Pêcheries, et Agriculture, dans le comté de Cumberland, au cours des exercices financiers de 1896 à 1911 inclusivement, avec mention de l'objet particulier de chaque dépense et de l'endroit où elle a eu lieu. Présentée le 28 février 1916.—*M. Rhodes*.. *Pas imprimée.*

126. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 11 mars 1915, pour la production,—d'un état du revenu de la Puissance du Canada pour les années 1909, 1910 et 1911, respectivement; aussi, d'un état des crédits votés et dépensés par le gouvernement de la Puissance pour l'agriculture, durant les années 1909, 1910 et 1911.—(*Sénat.*).. .. .. *Pas imprimée.*

127. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de l'enquête tenue sur la perte d'un cheval appartenant à Louis de Gonzague Belzile, Amqui, comté de Matane, durant l'année 1915. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Boulay*.. .. .. *Pas imprimée.*

128. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de l'enquête tenue dans la cause de MM. Nazaire Morin et Napoléon Hébert, de Sainte-Florence, comté de Matane, portant le n° 10083 des dossiers de M. Alward, de Moncton. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Boulay*.. .. .. *Pas imprimée.*

129. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de l'enquête qui a eu lieu, relativement à l'incendie de la grange de Georges Lavoie, cultivateur au Bic, en date du 23 mai 1914. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Boulay*.. .. .. *Pas imprimée.*

130. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de l'enquête tenue sur la perte d'un cheval au Lac-au-Saumon, sur l'Intercolonial, par J. A. Théberge, de 1911 à 1913. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Boulay*.. .. .. *Pas imprimée.*

131. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, dépositions de témoins à l'enquête, et rapports faits à la suite de cette enquête au sujet de la demande d'indemnité formulée par Alexandre D. Doucet pour des animaux tués sur la ligne de l'Intercolonial le 25 mai 1915. Présentée le 1er mars 1916. —*M. Turgeon*.. .. .. *Pas imprimée.*

132. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et arrangements entre le ministère des Chemins de fer et Canaux et quelqu'un de ses fonctionnaires, y compris les employés de l'Intercolonial, au sujet de l'installation de la voie de garage désignée sous l'appellation de "garage McQueen", à Shédiac, N.-B., et de son enlèvement subséquent. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Carvell*.. .. .. *Pas imprimée.*

132*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et arrangements entre le ministère des Chemins de fer et Canaux et quelqu'un de ses fonctionnaires, y compris les employés de l'Intercolonial, au sujet de l'installation de la voie de garage désignée sous l'appellation de "garage McQueen", à Shédiac, N.-B., et de son enlèvement subséquent. Présentée le 23 mars 1916.—M. *Carvell*.. .. .. *Pas imprimée.*

133. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916,—Etat faisant connaître: 1. Les noms et adresses postales de tous les ingénieurs et employés de toutes sortes qui ont travaillé au tracé d'une ligne d'embranchement de l'Intercolonial, dans le comté de Guysborough, ainsi que le taux des gages et le montant brut payé en 1915 pour cet objet. 2. La dépense brute se rattachant en quelque manière aux travaux ci-dessus, depuis octobre 1911. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Sinclair*.. .. .. *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

134. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, requêtes, etc., en la possession du ministère des Chemins de fer, touchant la destitution de W. P. Mills, contremaître de la construction de la voie et des ponts pour le district n° 4 de l'Intercolonial;—aussi, de tous documents, lettres, télégrammes, requêtes, etc., en la possession du gouvernement, soit ici, soit à Moncton, se rapportant en quelque manière que ce soit à la demande faite par le dit W. P. Mills d'une enquête sur les causes qui ont amené sa destitution. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Chisholm (Inverness).* . . . . . . *Pas imprimée.*

135. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour état donnant les noms et les salaires de tous les officiers adjoints et commis employés dans les bureaux de l'Intercolonial à Moncton, y compris les bureaux de l'adjoint du surintendant, de l'expéditeur des trains, des gares et hangars de fret, ainsi que les noms et salaires des contremaîtres dans chaque atelier du chemin de fer; aussi, les noms de tous les fonctionnaires, commis, ingénieurs-mécaniciens et chefs de trains qui ont pris leur retraite et sont inscrits sur la liste des pensions depuis le 1er janvier 1915, et le chiffre de la pension de retraite payée à chacun d'eux. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Copp.* *Pas imprimée.*

136. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous papiers, lettres, témoignages, rapports et autres documents concernant l'enquête sur certaines irrégularités dans le pesage du fret sur la ligne de l'Intercolonial à Stellarton et New-Glasgow en 1914 et 1915, et la destitution de Arthur McLean qui s'en est suivie. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Macdonald.* . . . . . . *Pas imprimée.*

137. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et autres documents se rapportant aux réparations du quai de Shag-Harbour, comté de Shelburne, N.-E., au cours des années 1915 et 1916. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Law.* . . . . . . *Pas imprimée.*

138. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, etc., en la possession du ministère des Travaux publics, se rapportant à une demande de la part de la Société historique de la Nouvelle-Ecosse de la permission de placer sur les murs du bureau de poste à New-Glasgow une plaque commémorative à la mémoire de feu le révérend Dr James MacGregor. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Sinclair.*

139. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 8 février 1916, pour état indiquant qui avait le ou les contrats pour la viande et autres provisions destinées aux dragues du ministère des Travaux publics employées à East-River ou autres endroits du comté de Pictou en 1914 et 1915, respectivement; quels montants ont été payés à chacun des soumissionnaires. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Macdonald.* . . . . . . *Pas imprimée.*

140. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour relevé, par province, de toutes les sommes d'argent, imputables sur le revenu, dépensées pendant la présente année financière jusqu'au 31 décembre 1915 par le ministère des Travaux publics sous les chapitres suivants: édifices publics; ports et rivières; chemins et ponts; lignes de télégraphe et téléphone; dragage; et divers. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . . . *Pas imprimée.*

141. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour relevé de toutes les sommes dépensées au cours du présent exercice par le ministère des Travaux publics et imputables sur le compte du capital pour les édifices publics et les havres et rivières respectivement, par province, avec mention en détail de la destination de telle dépense. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . . . *Pas imprimée.*

142. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et autres documents concernant l'acquisition d'un site pour le bureau de poste à Bear-River, N.-E. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Law.* . . . . *Pas imprimée.*

143. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes, listes et bordereaux de paie, reçus et documents de toute sorte concernant le prolongement ou la réparation du brise-lames de Port-Morien, dans Cap-Breton-Sud, pendant l'année 1915. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Carroll.* *Pas imprimée.*

144. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, entre le ministère de la Marine et des Pêcheries, ou l'un quelconque de ses fonctionnaires, et toute personne touchant la démission projetée du gardien actuel du phare à Cap-Journain, dans le comté de Westmorland. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Copp.* . . . . . . *Pas imprimée.*

145. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de toute la correspondance échangée entre le ministère de la Milice et de la Défense, ou l'une ou l'autre de ses succursales, et le ministère de l'Agriculture, en ce qui concerne l'occupation des édifices de l'immigration ou de la quarantaine à l'île McNab et l'île Lawlor, Halifax, N.-E., pour des fins militaires, et spécialement quant à leur utilisation par le 63me régiment de la force expéditionnaire au delà des mers. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

146. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour relevé faisant connaître les noms de tous les médecins nommés et employés dans le service de l'immigration ou de la quarantaine à Halifax, Saint-Jean, Québec, Montréal, Toronto, Winnipeg, Régina, Calgary, Edmonton, Vancouver et Victoria; avec mention de la date de chaque nomination, le salaire d'un chacun; faisant connaître de plus si ces médecins, ou l'un ou l'autre d'entre eux, sont encore au service du gouvernement, et, dans le cas où ils ne sont plus d'employés, à quelle date leur service a cessé. Présentée le 1er mars 1916.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . *Pas imprimée.*

147. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour état indiquant (1) quels sont les noms des soumissionnaires pour les différents contrats des transports des correspondances dans les boîtes rurales établies dans les comtés de L'Assomption et de Montcalm jusqu'à ce jour; (2) quel est le chiffre de chacune de ces soumissions et quel est le nom du soumissionnaire auquel chacun des contrats a été accordé avec le prix à lui octroyé; (3) s'il y a de ces contrats qui ont été consentis sans soumissions, et si oui, en faveur de qui et pour quel montant. Présentée le 2 mars 1916.—*M. Séguin.* *Pas imprimée.*

148. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de tous télégrammes et correspondance échangés entre le ministère du Travail et les ouvriers des mines de Thetford avant, pendant et après la dernière grève dans cette région, et de tous autres papiers s'y rapportant. Présentée le 2 mars 1916.—*M. Verville.* . . *Pas imprimée.*

149. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 3 mars 1915, pour la production:—1. Des noms de toutes les personnes, dans le comté de Queens (Nouvelle-Ecosse) qui ont demandé des gratifications sous l'autorité des dispositions de la *Loi des gratifications aux volontaires lors des incursions féniennes,* et qui ont reçu ces gratifications; avec les noms des camarades et de l'officier commandant dans chaque cas. 2. Et les noms des personnes, dans le dit comté, qui ont demandé ces gratifications, avec les noms des camarades et de l'officier commandant, et qui n'ont pas reçu ces gratifications. . . . . *Pas imprimée.*

150. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 3 février 1916, pour copie de tous les décrets du conseil édictés depuis le 4 août 1914, relatifs aux soldats des corps expéditionnaires canadiens, quant aux sujets suivants:—(*a*) pensions décrétées pour les soldats en partie ou totalement invalidés, ou pour ceux dont ils étaient les soutiens; (*b*) gratifications en argent ou autres aides déterminés pour le support ou le soin des soldats revenus du front en partie ou totalement invalidés; et (*c*) paie, allocations ou autres gratifications accordées aux personnes dépendant des soldats durant leur service actif, et après leur retour du service, par suite d'invalidité, quelle qu'en soit la cause. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Oliver.* *Imprimée pour les documents parlementaires.*

151. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour relevé des noms de tous les médecins employés et désignés, au cours des années 1914 et 1915, pour l'examen des recrues dans le comté de Pictou, et de tous les changements apportés à la liste de ces médecins au cours de la période susdite. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

152. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 4 mars 1915, pour état donnant les noms et adresses de toutes les personnes dans les comtés d'Annapolis et de Digby, N.-E., auxquelles a été payée la gratification pour service lors de l'incursion fénienne; de celles dont les demandes ont été rejetées, et de celles dont les demandes n'ont pas encore été examinées. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Law.* . . . . *Pas imprimée.*

153. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 février 1915, pour relevé faisant connaître les noms et les adresses de toutes les personnes dans le comté de Cap-Breton-Sud, N.-E., qui ont obtenu la prime accordée aux volontaires qui ont servi lors des incursions féniennes; aussi, les noms et adresses de toutes les personnes du même comté qui ont demandé cette prime mais qui ne l'ont pas encore reçue. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Carroll.* . . . . *Pas imprimée.*

154. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1915, pour état donnant les noms et adresses postales de toutes les personnes auxquelles a été payée la gratification pour service lors de l'incursion fénienne, dans le comté de Halifax, jusqu'à date. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

155. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 31 mars 1915, pour copie de toutes les requêtes demandant la prime accordée aux volontaires ayant servi lors de l'incursion fénienne et venant de la part de résidents du comté de Hants, N.-E.; aussi, les noms de ceux qui ont reçu cette prime, et de ceux dont la demande a été refusée, dans ce même comté, avec les raisons de tel refus; aussi, le nombre de demandes qui n'ont pas encore été réglées. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

156. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 mars 1915, pour état donnant le nom et l'adresse de toutes les personnes du comté de Richmond, N.-E., qui ont reçu la gratification accordée par le statut à ceux qui ont fait du service lors de l'incursion fénienne; aussi, les noms et adresses de celles dont les demandes ont été rejetées et les raisons du rejet. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Kyte.* . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

157. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour liste contenant les noms de tous les inspecteurs chargés d'examiner les obus fabriqués par la compagnie d'aciérie de la Nouvelle-Ecosse et autres usines fabriquant des obus à New-Glasgow, comté de Pictou. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

158. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour liste des employés permanents et autres sur le canal Soulanges, en 1910, avec le salaire payé à chacun d'eux; aussi, liste des employés en 1915, permanents ou autres, et le salaire accordé à chacun d'eux. Présentée le 3 mars 1916.—*M. Boyer*.. .. ..*Pas imprimée.*

159. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 24 février 1916, pour la production de toute correspondance échangée depuis le 1er janvier 1916 entre les membres du Sénat, des personnes ou institutions financières, et le gouvernement, l'honorable ministre des Finances ou sir Thomas White, personnellement, relativement à l'emploi de sommes d'argent non réclamées dans les banques pour les fins du Fonds patriotique.. .. .. ..*Pas imprimée.*

160. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, etc., se rapportant aux services de réparations, d'entretien et de garde sur le bateau de patrouille "A" (capitaine Blackford), après la fin de la navigation, dans le port de Shelburne, N.-E., au cours du mois de décembre 1914 et des mois subséquents jusqu'au moment de reprendre la mer en 1915. Présentée le 6 mars 1916.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

161. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, etc., faisant connaître en détail les dépenses, frais de déplacement par mille et déboursés de Joseph W. V. Wilson, de Barrington, N.-E., en sa qualité de gardien des pêcheries dans le comté de Shelburne, N.-E., au cours de l'année 1915. Présentée le 6 mars 1916.—*M. Law*.. .. ..*Pas imprimée.*

162. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 3 février 1916, pour copie de tous les décrets du conseil, lettres, télégrammes, rapports et autres documents se rapportant au blé réquisitionné vers le 27 novembre 1915, et à la méthode adoptée pour en disposer. Présentée le 6 mars 1916.—*M. Knowles*.. ..*Pas imprimée.*

162*a*. Réponse supplémentaire à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 3 février 1916, pour copie de tous les décrets du conseil, lettres, télégrammes, rapports et autres documents se rapportant au blé réquisitionné vers le 27 novembre 1915, et à la méthode adoptée pour en disposer. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

163. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour état indiquant les différentes routes postales rurales dans la division électorale de Régina, leur situation et la date de leur établissement, ainsi que toutes les routes postales rurales dans la dite division électorale prises actuellement en considération par le gouvernement. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Martin (Régina)*.. .. .. *Pas imprimée.*

164. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous les télégrammes, soumissions, offres, lettres, rapports d'ingénieurs et autres documents au sujet de la construction d'un brise-lames ou havre à North-Lake, I.-P.-E. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Hughes (King, I.-P.-E.)*.. .. .. *Pas imprimée.*

165. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour liste contenant les noms de toutes les personnes qui ont travaillé à la réparation du quai de la Rivière-Ouelle, dans le cours de l'été 1915, avec la mention de leur emploi et les sommes qui leur ont été payées. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Lapointe (Kamouraska).* *Pas imprimée.*

166. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et autres documents concernant les réparations au *Hanlover,* au Cap-Nègre, comté de Shelburne, N.-E., en 1915. Présentée le 7 mars 1916.—M. *Law.* *Pas imprimée.*

167. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous papiers, lettres, bordereaux de paie, télégrammes et correspondance concernant les frais de construction d'un quai ou jetée à la tête de Belleville, comté de Shelburne, N.-E., et des reçus et pièces justificatives se rapportant à ces travaux. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Law.* *Pas imprimée.*

168. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de toutes lettres, requêtes, correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement, son ingénieur de district et résidant et toutes autres personnes concernant la construction d'un pont entre l'île Perrot et Sainte-Anne-de-Bellevue et l'île Perrot et Vaudreuil. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Boyer*.. .. .. *Pas imprimée.*

169. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de toutes lettres et correspondance entre A. Bellemare, écr, M.P., et le gouvernement ou aucun de ses membres, relativement à la construction du bureau de poste de Louiseville. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Gauvreau*.. .. .. *Pas imprimée.*

170. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour état indiquant les sommes dépensées pour l'ameublement du bureau de l'honorable E. Patenaude, ministre du Revenu de l'Intérieur, avec copie des factures. Aussi, relevé de sommes dépensées pour l'ameublement du bureau de l'honorable W. B. Nantel, ex-ministre du Revenu de l'Intérieur, avec copie des factures. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Lanctôt.* *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

171. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, titres, papiers, actes notariés ou sous seing privé, au sujet de la vente, donation ou transfert, par la succession Alex. Fraser, de Rivière-du-Loup, au gouvernement ou au département des Chemins de fer pour l'I.-C.-R., du terrain ou partie de terrain à l'est du pont de l'I.-C.-R., à Rivière-du-Loup à l'endroit appelé *Gauvreau Yard,* et copie de toute correspondance à ce sujet. Présentée le 7 mars 1916.—*M. Gauvreau.* *Pas imprimée.*

172. Rapport de la Commission fédérale chargée de préparer un plan général d'embellissement des cités d'Ottawa et de Hull, 1915. Présenté par sir Thomas White, le 10 mars 1916. . . . . *Pas imprimé.*

173. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, requêtes, correspondance et autres documents quelconques relatifs au bureau de poste et au maître de poste de la paroisse de Saint-Esprit, dans le comté de Montcalm, depuis octobre 1911 à ce jour. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Séguin.* *Pas imprimée.*

174. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et documents de toute nature se rattachant en quelque manière à l'adjudication du contrat pour le transport des correspondances d'Inverness à Margaree-Harbour. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Chisholm (Inverness).* *Pas imprimée.*

175. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes et documents de toute sorte concernant les soumissions et l'adjudication du contrat pour le transport des correspondances entre le tramway et le bureau de poste de Glace-Bay, Cap-Breton-Sud. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Carroll.* *Pas imprimée.*

176. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous les documents, mémoires, correspondance, rapports, etc., se rapportant au renvoi d'office de John E. Hallamore, maître de poste à Upper-Cornwall, comté de Lunenburg, N.-E., Présentée le 10 mars 1916.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . *Pas imprimée.*

177. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions et documents de toute nature se rattachant en quelque manière à l'adjudication du contrat pour le transport des correspondances à Eastern-Harbour et Pleasant-Bay. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Chisholm (Inverness).* *Pas imprimée.*

178. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour état détaillé de toutes les commandes de guerre obtenues par la *Dominion Steel Corporation,* de Sydney, N.-E. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Lemieux.* . . . . *Pas imprimée.*

179. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie des commandes de guerre données à la compagnie des tramways de Montréal. Présentée le 10 mars 1916.—*M. Fortier.* . . . . *Pas imprimée.*

180. Rapport de la Commission Internationale concernant la rivière Saint-Jean. Présenté par l'honorable M. Rogers, le 10 mars 1916. *Imprimé pour la distribution et les documents parlementaires.*

181. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour relevé détaillé de tous les naufrages survenus sur le fleuve Saint-Laurent depuis 1867 jusqu'à 1916, inclusivement. Présentée le 13 mars 1916.—*M. Lemieux.* . . . . *Pas imprimée.*

182. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 3 février 1916, pour copie de tous les décrets du conseil, lettres, télégrammes, rapports et autres documents se rapportant à l'édifice public projeté à Prince-Rupert pour bureau de poste et autres fins, au terrain mentionné comme site de cet édifice et à l'achat du terrain en question. Présentée le 13 mars 1916.—*M. Knowles.* . . . . *Pas imprimée.*

183. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie du décret du conseil ou de l'ordre départemental renvoyant M. Bayfield de son poste de surintendant du dragage dans la Colombie-Britannique ; aussi, décret du conseil ou de l'ordre départemental nommant J. L. Nelson pour le remplacer. Présentée le 13 mars 1916.—*M. Pugsley.* . . . . *Pas imprimée.*

184. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour copie de tous rapports et documents concernant les relevés faits par le gouvernement fédéral pendant l'automne 1914, du lac Matapédia et de la rivière du même nom jusqu'au village d'Amqui. Présentée le 13 mars 1916.—*M. Lapointe (Kamouraska).* . . . . *Pas imprimée.*

185. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour copie de la liste actuelle des pensions accordées par l'Etat en Canada aux soldats invalides, et de toutes requêtes, lettres ou autres documents se rapportant à toute modification ou révision de cette liste. Présentée le 14 mars 1916. *Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

VOLUME 28—*Suite.*

186. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de toutes lettres, requêtes, correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement, ses ingénieurs et toutes autres personnes concernant la construction du bureau de poste à Rigaud; aussi, état donnant le montant des deniers payés à diverses personnes pour telle construction, ameublement, terrain, entretien du terrain et autres travaux. Présentée le 15 mars 1916.—*M. Boyer*. . . . . *Pas imprimée.*

187. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour relevé faisant connaître les différentes routes postales rurales dans le district électoral de Medicine-Hat, leur parcours et la date de leur établissement; aussi,—toutes les routes postales rurales qui sont organisées dans le moment ou dont le projet est à l'étude pour ce district électoral. Présentée le 15 mars 1916.—*M. Buchanan*. . . . . *Pas imprimée.*

187*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour état indiquant,—1. La raison du délai apporté à l'établissement des routes postales rurales, que l'on dit être à l'état de projet dans le collège électoral de Medicine-Hat. 2. Quand, en première instance, on a demandé l'établissement de ces routes. 3. Si les requêtes à cette fin portaient le nombre voulu de signatures. 4. Si on a demandé des soumissions, et pour quelles routes. 5. Pourquoi on n'a pas accepté les plus basses soumissions, et établi les routes en question. 6. Si de nouvelles soumissions sont demandées pour ces routes. 7. S'il y a probabilité que quelques-unes de ces routes soient établies et utilisées immédiatement. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Buchanan*. . . . . *Pas imprimée.*

188. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, enquêtes et rapports se rapportant à la destitution de Joseph Fleming, chef de train sur l'Intercolonial et à sa réintégration en office. Présentée le 16 mars 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

189. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 18 mars 1915, pour copie de tous les télégrammes, requêtes, communications et autres documents se rapportant à la destitution de M. Hubert Paquin, maître de poste à Saint-Gilbert de Portneuf. Présentée le 16 mars 1916.—*M. Delisle*. . . . . *Pas imprimée.*

190. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour copie de toutes lettres, requêtes, correspondance et télégrammes échangés entre le gouvernement, son commissaire enquêteur, M. G. H. Bergeron, et toutes autres personnes concernant l'enquête, la destitution ou le remplacement des maîtres de poste, des bureaux énumérés plus bas; aussi, copie de toute correspondance se rapportant à la nomination des maîtres de poste actuels en remplacement des précédents qui ont été destitués ou remplacés pour une raison ou autre: Saint-Lazare-Village; Vaudreuil-Station; Pointe-Fortune; Val-des-Eboulis; Mont-Oscar, Sainte-Justine-de-Newton, et Sainte-Marthe. Présentée le 16 mars 1916.—*M. Boyer*. . . . . *Pas imprimée.*

191. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 17 février 1916, pour production de tous les documents, lettres, rapports et télégrammes se rapportant de toute manière que ce soit à la démission de M. Chisholm, inspecteur des agences indiennes de la Saskatchewan. *Pas imprimée.*

192. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 février 1916, pour état indiquant: 1. Quels étaient, au 1er octobre 1915, les noms, le grade et les aptitudes militaires des officiers d'état-major des 1er, 2me et 3me districts militaires, y compris les officiers en charge des camps et des écoles d'instruction. 2. Quels sont les noms des officiers ci-dessus qui, à cette date, ont offert leurs services, prêté serment et été acceptés pour le service d'outre-mer. Présentée le 20 mars 1916.—*M. Proulx*. . . . . . *Pas imprimée.*

193. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour relevé faisant connaître combien de personnes ont été employées par le ministère de la Milice depuis le commencement de la guerre pour examiner et évaluer les articles achetés pour fins militaires, tels que effets d'habillement, harnais, etc.; combien de ces employés sont des hommes du métier, des experts ou des personnes habiles à juger des divers matériaux ainsi achetés. Présentée le 20 mars 1916.—*M. Verville*. . . . . *Pas imprimée.*

194. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, requêtes et documents se rattachant en quelque manière à la demande formulée par Mme Flora McIntyre, de River-Dennis, comté d'Inverness, N.-E., pour la gratuité à laquelle avait droit son mari défunt, Angus McIntyre, ci-devant de River-Dennis, pour service lors de l'incursion fénienne. Présentée le 20 mars 1916.—*M. Chisholm (Inverness)*. . . . . *Pas imprimée.*

195. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour état indiquant: 1. Quels sont les noms, les dates de nomination, l'adresse postale lors de la nomination et la profession antérieure des censeurs employés par le ministère de la Milice à Louisbourg et à North-Sydney, N.-E. 2. Quels sont les noms de tous les dits censeurs qui sont aussi déchiffreurs de dépêches, et les noms et adresses de tous ceux qui sont employés dans le service de la censure aux endroits précités. 3. Quel est le montant payé à chaque censeur ou déchiffreur de dépêches depuis le 4 août 1914 jusqu'au 1er février 1916, ou à toute autre personne, se rapportant au service de la censure ou du déchiffrement des dépêches aux endroits précités. Présentée le 20 mars 1916.—*M. McKenzie*. *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

196. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, télégrammes, conventions, etc., concernant la création en 1915, d'un bureau de conciliation, sous l'empire de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, en ce qui regarde les employés de la *Nova Scotia Steel Company,* dans le comté de Pictou. Présenté le 20 mars 1916.—*M. Macdonald.* . . . . *Pas imprimée.*

197. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour liste des hommes employés dans la police fédérale, avec le salaire de chacun d'eux. Présentée le 20 mars 1916.—*M. Boulay.* . . . . *Pas imprimée.*

198. Etat indiquant si le gouvernement a pris connaissance de l'article publié dans la *Gazette,* de Montréal, le 1er novembre 1915 :—

"Aide fournie par le Canada par suite de la vente de la farine donnée.—Substances alimentaires non requises pour les pauvres de l'Angleterre achetées pour secourir les Belges.—Fonds prélevés pour venir en aide à la côte orientale.—L'honorable Walter Long recommande au gouvernement canadien de disposer de $750,000 pour cette fin.—Recommandation agréée.—(Câblogramme spécial du correspondant résidant de la *Gazette*).

"Londres, 31 octobre.—L'aide fournie par le Canada aux villes de la côte de l'est de l'Angleterre, qui sont dans la gêne par suite de la guerre, a donné lieu à quelque malentendu, a déclaré aujourd'hui sir George Perley. Dans une déclaration faite à la Chambre des Communes, l'honorable Walter Long, a dit que le gouvernement canadien avait généreusement contribué aux fonds nécessités pour le projet du gouvernement à l'effet de venir en aide aux propriétaires d'hôtels et de maisons de pension. On en a conclu que le Canada avait fait une nouvelle contribution, mais, en fait aucun argent n'a été reçu du Canada. De la farine envoyée par le Canada il y a un an pour venir en aide à la destitution en Angleterre une faible proportion seulement a été distribuée, attendu que la pauvreté n'était aucunement prédominante. On a transféré au comité américain du Secours aux Belges quelque 400,000 sacs de cette farine. Ce comité les a achetés. Comme l'argent provenant de cette vente se trouvait entre les mains du bureau du gouvernement local, l'honorable Walter Long, en sa qualité de président du bureau a suggéré à sir George Perley que cette somme pourrait être utilisée pour venir au secours des villes de la côte de l'est, dont la saison avait été ruineuse par suite de la restriction de la circulation des chemins de fer, et le peu de disposition de la part du public de visiter la côte de l'est à cause de la possibilité d'attaques par les navires ou les aéroplanes allemands. Le gouvernement canadien a approuvé cette proposition, et l'on a maintenant utilisé pour cette fin une somme de $750,000, partie du produit de la vente de la farine. La générosité du Canada va en conséquence servir à alléger la gêne d'un grand nombre de personne de la classe bourgeoise, qui souffrent directement du fait de la guerre, au lieu de secourir les pauvres, auxquels elle devait venir en aide, mais qui, de fait, n'en avaient pas besoin pressant". Si cet article est conforme à la vérité, et, s'il ne l'est pas, en quoi il est inexact. Présenté le 20 mars 1916.—*M. Papineau.* *Pas imprimé.*

198*a*. Etat indiquant: 1. Si le gouvernement sait que l'article suivant a été publié, le 12 janvier 1915, dans la *Gazette,* de Montréal :—

"La détresse résultant de la guerre en Angleterre est peu appréciable.—Une petite partie comparativement des dons provenant des colonies a été distribuée pour aider nos nationaux.—Une grande partie est allée aux Belges.—Le bureau de la guerre en a pris une grande partie.—L'armée du Salut a élaboré un plan qui demande la coopération du Canada.—(Dépêche spéciale du correspondant de la *Gazette.*)

"Londres, 11 janvier.—Une preuve évidente de l'absence comparative en Angleterre de toute détresse produite par la guerre est fournie dans un rapport du *Local Government Board* au sujet du travail spécial auquel s'est livré ce bureau par suite des hostilités, rapport publié aujourd'hui sous forme de livre blanc. La manière dont Noel Kerchaw a disposé des dons des colonies démontre qu'une petite partie seulement a servi à soulager la misère de la population civile. Voici la manière dont on a disposé des 940,530 sacs de farine reçus du Canada: Les comités locaux, pour le soulagement de la misère en ont eu 90,474 ; les comités des réfugiés belges, 1,691 ; transférés au bureau de la guerre, 99,760 ; autre offre au bureau de la guerre, 300,000 ; à la commission belge, 443,886 ; farine endommagée, vendue, 4,719 sacs." 2. Qui était chargé de recevoir, livrer et expédier cette farine. 3. Si le gouvernement a quelques renseignements sur l'écart en moins de 59,430 sacs dont il est fait mention dans le dit article, et, dans la négative, ce qui en a été fait. Présenté le 20 mars 1916.—*M. Papineau.* *Pas imprimé.*

199. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour relevé faisant connaître les sommes contribuées par le district électoral de Medicine-Hat pour des mitrailleuses, et par qui ces sommes ont été contribuées ou transmises. Présentée le 21 mars 1916.—*M. Buchanan.* . . . . *Pas imprimée.*

200. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour copie de toutes lettres, requêtes, recommandations ou autres pièces en la possession du ministère des Postes au sujet de la nomination du maître de poste de West-Roachdale, comté de Guysborough, N.-E., en remplacement de J. H. McGuire, décédé. Présentée le 21 mars 1916.—*M. Sinclair.* . . . . *Pas imprimée.*

201. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 février 1916, pour relevé détaillé de la somme de $647.50 payée à P. A. Stoddart, gardien des pêcheries, comté de Shelburne, N.-E., pour l'exercice terminé le 31 mars 1915. Présentée le 21 mars 1916.—*M. Kyte.* *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

202. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 février 1916, pour copie de tous télégrammes, correspondance et tous autres documents concernant l'affrètement du navire *Starling* par le ministère de la Marine et des Pêcheries. Présentée le 21 mars 1916.—*M. Kyte*.. .. ..*Pas imprimée.*

203. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, messages, correspondance et rapports concernant une conférence entre le ministre de l'Agriculture et certains représentants de l'église mennonite en juillet 1873, ou environ, mentionnée dans une certaine lettre en date du 23 juillet 1873, signée par P. M. Lowe, secrétaire du ministère de l'Agriculture et adressée à MM. David Klassen, Jacob Peters, Heinrich Wiebe et Cornelius Toews, délégués du sud de la Russie. Présentée le 21 mars 1916.—*M. McCraney*.. .. ..*Pas imprimée.*

204. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour la production de copies des lettres, télégrammes, requêtes, mémoires et autres documents se rapportant à l'aide du gouvernement à la construction de navires dans la Colombie-Britannique, ou à l'aide que le gouvernement fournit relativement à ces navires lorsqu'ils sont construits; ou se rapportant à la mise en chantier, ou à la construction ou à l'aide fournie par le gouvernement dans la construction de vingt-cinq navires dans la Colombie-Britannique; ou se rapportant à l'aide fournie, sous forme de subvention ou autrement, dans la construction de navires dans le Dominion. Présentée le 23 mars 1916.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

205. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour copie de l'affidavit de David W. McLean, de Windsor, N.-E., en faveur de qui a été émis le mandat n° 25737 pour gratification de l'incursion fénienne; aussi,—copie de toute la correspondance et autres documents se rapportant à l'octroi de cette gratification. Présentée le 23 mars 1916.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

206. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 mars 1916, pour état indiquant,—1. Quel montant de droits de quaiage ont été perçus sur les marchandises déchargées sur les quais de l'Etat aux endroits suivants dans le comté de Victoria: Neil's-Harbour, Ingonish, Englishtown, South-Gut, Baddeck, Little-Narrows, Nianza et Grand-Bras-d'Or, N.-E. 2. Quel montant a été perçu à chacun des endroits susdits, par qui ces droits ont été perçus et quel montant a été expédié au gouvernement dans chaque cas. Présentée le 27 mars 1916.—*M. McKenzie*.. .. ..*Pas imprimée.*

207. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour état indiquant quels sont les noms des 54 officiers canadiens employés dans le bureau de la solde et des archives, à Londres, et quel montant est payé par mois à chacun d'eux. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

208. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, pétitions, instructions du ministère des Chemins de fer et autres documents concernant l'étude d'un projet de voie ferrée l'été dernier à l'est et à l'ouest de Sunny-Brae, comté de Pictou. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

209. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, ententes, télégrammes, etc., se rapportant au projet d'acheter, de louer ou d'utiliser le chemin de fer connu sous le nom de *Vale Railway*, dans le comté de Pictou, et à l'exploitation de cette voie ferrée par le ministère des Chemins de fer. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

210. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour état donnant le nombre et l'objet de toutes les commissions nommées par le gouvernement depuis 1911, et le coût de chacune d'elles, avec les noms des différents membres de ces commissions. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Pardee*.. .. ..*Pas imprimée.*

211. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour copie de tous les documents, télégrammes, lettres, correspondance, se rapportant à la destitution ou démission du docteur W. T. Patton, qui faisait partie du service d'inspection vétérinaire du ministère de l'Intérieur, sa réintégration en office et sa destitution ou démission subséquente. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

211*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 avril 1916, pour copie de tous télégrammes, correspondance, lettres et documents concernant la destitution ou la démission du docteur W. T. Patton, du service de la division de l'inspecteur vétérinaire du ministère de l'Agriculture à Coutts, Alberta, de sa réinstallation, et de sa révocation ou démission subséquente. Présentée le 10 mai 1916.—*M. Buchanan*.. .. ..*Pas imprimée.*

212. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 février 1916, pour production de tout compte, télégrammes, lettres, mémoires de frais, et autres documents concernant la cause de J. P. Dionne *vs* le Roi, devant la cour de l'Echiquier, dans laquelle cause M. Léo Bérubé, était avocat, et M. E. H. Cimon, conseil, tous deux avocats de Fraserville. Présentée le 27 mars 1916.—*M. Gauvreau*.. .. ..*Pas imprimée.*

212*a*. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 5 avril 1916, pour copie de tout télégramme ou lettres de Léo Bérubé, avocat, M.P.P., au ministre de la Justice, s'opposant à la production des documents officiels et publics demandés par C. A. Gauvreau, M.P., dans la cause de J. P. Dionne *vs* le Roi et copie de toute réponse du ministre de la Justice aux dits télégrammes ou lettres. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Gauvreau*..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

213. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de toute correspondance avec les autorités impériales au sujet de l'achat de chevaux, et de la prohibition de l'exportation de chevaux. Présentée le 27 mars 1916. —*Sir Wilfrid Laurier*. . . . .*Pas imprimée.*

214. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1916, pour copie de tous télégrammes, correspondance, rapports et documents de toute nature concernant la visite d'un officier "des gages raisonnables" à New-Glasgow, N.-E., au sujet de l'échelle des gages des hommes employés à la fabrication des obus dans des ateliers en cette localité. Présentée le 28 mars 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

215. Copie du décret du conseil, C.P. n° 634, daté le 24 mars 1916, *re* prohibition de l'exportation de certaines marchandises, y compris le nickel, le minerai de nickel et la matte de nickel, à certains ports étrangers. Présenté par sir Robert Borden, le 28 mars 1916. *Imprimé pour les documents parlementaires.*

216. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour copie de tous mémoires, correspondance, comptes, pièces justificatives, etc., concernant la construction, complétée en 1914, d'un hangar à chaloupes et d'un plan incliné à Bear-Cove-Beach, comté de Halifax, N.-E. Présentée le 29 mars 1916.—*M. Maclean (Halifax).* . . *Pas imprimée.*

217. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour relevé détaillé des dépenses faites l'année dernière à McNairs-Cove, N.-E., comprenant les noms et le nombre des ouvriers et manœuvres, le salaire payé à chacun d'eux, les sommes payées pour les approvisionnements et matériaux, et les noms des personnes à qui ces sommes ont été payées. Présentée le 29 mars 1916.—*M. Chisholm (Antigonish)*. .*Pas imprimée.*

218. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour copie de toute correspondance et de tous comptes, pièces justificatives, reçus, etc., concernant la construction d'un quai à Shay-Bay, comté de Halifax, N.-E., en 1914 et 1915. Présentée le 29 mars 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

219. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1916, pour sommaire faisant connaître: 1. Si le gouvernement a reçu des plaintes quant à la fourniture d'uniformes au Collège militaire royal, en ce qui concerne la manière dont vont ces uniformes, la qualité du travail et des matériaux, ou tout délai apporté dans la livraison des articles aux cadets. 2. S'il en est ainsi, qui sont ceux qui ont porté plainte. 3. Sur quoi ces plaintes étaient basées. 4. Quelle était la teneur de ces plaintes. 5. Quel en est le caractère. 6. Si le gouvernement sait si, oui ou non, il y a eu mécontentement au sujet de la coupe, de la qualité, de la façon ou des matériaux, ou s'il y a eu délai dans la livraison des articles d'habillement destinés aux cadets. 7. S'il est vrai, comme le bruit en court, que l'ex-commandant du Collège militaire royal, le colonel Crowe, avant de quitter, a recommandé de changer de méthode dans la fourniture de l'habillement, et a tracé les grandes lignes d'un nouveau mode. 8. Dans l'affirmative, quels sont les détails du mode proposé. 9. Jusqu'à quel point on a adopté le plan proposé par le colonel Crowe, et s'il n'a pas été adopté, quelle en est la raison. 10. Si le commandant actuel du collège a soumis quelque proposition relativement à toute modification à apporter dans la méthode suivie pour la fourniture de l'habillement aux cadets, et 11. S'il en est ainsi, quels changements il a proposés. Présentée le 30 mars 1916.—*M. Carvell*. . . . . *Pas imprimée.*

220. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 2 mars 1916, pour production de toutes les pièces, de tous les documents et témoignages se rapportant à l'évasion de prisonniers originaires des pays ennemis et détenus au camp d'internement d'Amherst, N.-E., et à la capture de quelques-uns de ces prisonniers évadés; de même pour la production des témoignages rendus à l'enquête tenue par les autorités civiles ou de l'endroit relatif à cette évasion et transmis aux autorités militaires de Halifax; ainsi que pour la production des pièces, des documents et témoignages déposés devant la cour martiale à Halifax, et des décisions et jugements rendus par ce tribunal militaire relativement aux officiers auxquels incombe la responsabilité de la dite évasion. . . . . *Pas imprimée.*

221. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, requêtes, télégrammes, soumissions, etc., touchant l'établissement d'une route postale rurale à partir d'Alma et passant par Sylvester et Loch-Broom, et se rapportant à la fermeture des bureaux de poste à Sylvester et à Loch-Broom. Présentée le 31 mars 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas présentée.*

222. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous papiers, pétitions, lettres, télégrammes, soumissions et autres documents concernant l'établissment, d'une route postale rurale à Scotsburn à North-Scotsburn, Roger's-Hill et Hardwood-Hill, et la fermeture de bureaux de poste sur ce parcours. Présentée le 31 mars 1916.—*M. Macdonald*. . . . . *Pas imprimée.*

223. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1916, pour copie de tous documents, lettres, messages, correspondances, rapports, etc., concernant la cancellation du contrat de subside à la compagnie de navigation Trans-Saint-Laurent, et l'octroi d'un tel contrat à une nouvelle compagnie pour service entre Rivière-du-Loup, Tadoussac et autres ports de la rive nord, comprenant toutes les correspondances échangées entre le département du Commerce, le département des Postes, ou les ministres d'iceux, et les deux dites compagnies. Présentée le 3 avril 1916.—*M. Gauvreau*. . . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

224. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour relevé des sommes dépensées par le ministère des Postes sous les rubriques qui suivent, pendant la partie du présent exercice expirée le 31 décembre 1915, savoir: Transport des correspondances par terre, par chemins de fer et par bateaux à vapeur; confection et réparation de sacs postaux, cadenas, etc., boîtes de distribution rurale; salaires; frais de voyage; fabrication de timbres-poste et de bons de poste; mémoires de fournisseurs; papeterie, impressions et publicité; divers déboursés, et entretien du service dans le district du Yukon. Aussi, état faisant connaître les recettes perçues pendant la même période sous les divers chapitres mentionnés dans l'annexe A (Revenu) du rapport du ministre des Postes pour l'année expirée le 31 mars 1915. Présentée le 3 avril 1916.—*M. Maclean (Halifax).* . . . . *Pas imprimée.*

225. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie d'une requête des citoyens de Louiseville, demandant que L. F. Sanfaçon ne soit pas destitué de sa charge de maître de poste de cette ville; aussi, copie de toutes lettres envoyées par A. Bellemare, écr, M.P., au sujet de la destitution du dit L. F. Sanfaçon et demandant cette destitution; aussi, copie de toute lettre du même A. Bellemare, écr, M.P., recommandant Chs Ed. Lesage comme maître de poste en remplacement du susdit L. F. Sanfaçon. Présentée le 3 avril 1916.—*M. Gauvreau.* . . . . *Pas imprimée.*

226. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour copie de tous documents, rapports, correspondance, etc., se rapportant au changement de la station de Saint-Eleuthère, sur le chemin de fer Transcontinental-National. Présentée le 3 avril 1916.—*M. Lapointe (Kamouraska).* . . . . *Pas imprimée.*

227. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, instructions et autres documents concernant toute poursuite prise ou à prendre contre la firme de James W. Cumming par le ministre des Chemins de fer par suite des divulgations relatives aux irrégularités de pesage des marchandises tel que mentionné dans la réponse à ordre n° 25, en date du 29 février 1916. Présentée le 3 avril 1916.—*M. Macdonald.* . . . . *Pas imprimée.*

228. Copie certifiée d'un rapport du Conseil privé, approuvé par Son Altesse Royale le Gouverneur général le 3 avril 1916, concernant la nomination d'une commission royale pour faire une enquête sur certains contrats conclus par un comité (connu sous le nom de comité des obus) dont le général Alexander Bertram était le président. Présentée par sir Robert Borden, le 3 avril 1916. . . . . *Pas imprimée.*

228*a*. Copie certifiée d'un rapport du comité du Conseil privé, approuvé par Son Altesse le Gouverneur général le 15 avril 1916, au sujet de la transmission au très honorable secrétaire d'Etat pour les colonies du rapport extrait du compte rendu officiel des Débats, contenant le débat sur la motion de sir Wilfrid Laurier concernant les dépenses faites par le comité des obus, ainsi nommé, avec une copie du décret du conseil approuvé le 3 avril courant et autorisant la création d'une commission royale aux fins de tenir une enquête sur certains contrats adjugés par le dit comité des obus, ainsi appelé. Présentée par sir Robert Borden, le 17 avril 1916. . . . . *Pas imprimée.*

229. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, rapports de fonctionnaires, lettres, recommandations et autres documents se rapportant à la nomination de A. Kastella, au poste de surintendant mécanique des dragues, ainsi qu'à sa démission, et aux causes et raisons de sa démission ou renvoi. Présentée le 4 avril 1916.—*M. Macdonald.* . . . . *Pas imprimée.*

230. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 21 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, mémoires, décrets du conseil, rapports et documents concernant la construction de la digue à Grand'Mère, comté de Champlain, province de Québec, par la *Laurentide Co., Limited.* Présentée le 4 avril 1916.—*M. Lemieux.* . . . . *Pas imprimée.*

231. Mémorandum n° 2, touchant le travail du ministère de la Milice et de la Défense—guerre européenne 1914-15—du 1er février 1915 au 31 janvier 1916. Présenté par l'honorable M. Kemp, le 5 avril 1916. . . . . *Imprimé pour les documents parlementaires.*

232. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et requêtes en la possession ou sous la gouverne du ministère des Postes se rapportant à la destitution du maître de poste McRitchie, à North-River-Centre, comté de Victoria, N.-E., et à la nomination de Neil McLeod pour le remplacer. Présentée le 5 avril 1916.—*M. McKenzie.* . . . . *Pas imprimée.*

233. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 mars 1916, pour copie de tous documents, requêtes, correspondance, télégrammes, recommandations, etc., en la possession du ministre des Postes ou de son ministère, se rapportant à la destination de James Hall, maître de poste à Milford-Haven-Bridge, comté de Guysborough, N.-E., et à la nomination de Guy O'Connor comme son remplaçant. Présentée le 5 avril 1916.—*M. Sinclair.* *Pas imprimée.*

234. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour rapport indiquant la répartition des arrondissements de scrutin au Manitoba faite par des juges sous l'empire de la loi des élections fédérales, 7-8 Edouard VII, chapitre 26. Présentée le 5 avril 1916. —*Sir Wilfrid Laurier.* . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

235. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour copie de plans, profils, rapports, correspondance et tous documents concernant la construction d'un viaduc à Amqui, sur le chemin de fer Intercolonial, à l'endroit appelé Traverse Dubé; ainsi que copie des plans désignant les propriétés de l'Intercolonial à Amqui et du terrain loué à la municipalité d'Amqui, avec copie concernant le dit terrain. Présentée le 5 avril 1916.—*M. Lapointe (Kamouraska)*. . . . .*Pas imprimée.*

236. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour relevé faisant connaître le nombre de chevaux de remonte achetés dans l'Alberta, les noms des personnes de qui ces chevaux ont été achetés, et le prix que chaque cheval a coûté. Présentée le 6 avril 1916.—*M. Buchanan*. . . . .*Pas imprimée.*

237. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 15 mars 1916, pour état indiquant,—1. Qui a fourni les provisions, les effets d'habillement et autres articles nécessaires aux troupes à North-Sydney et Sydney-Mines depuis le 4 août 1914 et le 1er février 1916. 2. Quels sont les noms des fournisseurs et les sommes payées à chacun, ainsi que les sommes dues à chacun le 1er février 1916 en sus des paiements déjà faits. 3. Si les dites fournitures ont été obtenues par voie de soumissions publiques; dans l'affirmative, de quelle manière les soumissions ont été demandées, et quels sont les noms des soumissionnaires. 4. Si les contrats ont été adjugés dans tous les cas au plus bas soumissionnaire. 5. Quels sont les noms de ceux qui ont soumissionné et le prix stipulé dans chaque soumission. 6. Quelles méthodes différentes ont été suivies pour obtenir des soumissions, et pour quelles catégories d'articles ou de marchandises. Présentée le 6 avril 1916.—*M. McKenzie*. . . . .*Pas imprimée.*

238. Décret du conseil n° 680, daté le 23 mars 1916, touchant l'application de la loi des enquêtes en matière de différends industriels, 1916, dans le cas de différends entre patrons et employés en ce qui concerne la livraison des articles et approvisionnements de guerre. Présenté par par l'honorable M. Roche, le 6 avril 1916. . . . .*Pas imprimé.*

239. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour copie de la preuve faite devant la commission nommée pour faire une enquête sur les demandes d'indemnité pour dommages à des terrains et autres propriétés dans la ville de Sydney-Mines, N.-E., formulées contre le ministère de la Milice, et du rapport fait sur chaque réclamation ou cas. Présentée le 7 avril 1916.—*M. McKenzie*. . . . .*Pas imprimée.*

240. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et correspondance échangés depuis le 1er octobre 1914 jusqu'à la date actuelle, entre l'Orateur, le greffier de la Chambre des communes, la Commission du Service civil et le ministre des Finances au sujet de la nomination projetée de M. H. Crossby Sherwood à titre d'adjoint du greffier des Ordres et Minutes. Présentée le 7 avril 1916.—*M. Turriff*. . . . .*Pas imprimée.*

240*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 1er mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et correspondance échangés depuis le 1er octobre 1914 jusqu'à la date actuelle, entre l'Orateur, le greffier de la Chambre des communes, la Commission du Service civil et le ministre des Finances au sujet de la nomination projetée de M. H. Crossby Sherwood à titre d'adjoint du greffier des Ordres et Minutes. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Turriff*. . . . .*Pas imprimée.*

241. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, recommandations et correspondance se rapportant à la récente nomination d'un gardien de phare à Arisaïg, N.-E. Présentée le 7 avril 1916.—*M. Chisholm (Antigonish)*. . . . .*Pas imprimée.*

242. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 31 mars 1916, pour copie de tous les documents, des lettres et de toute la correspondance se rapportant au passeport accordé à W. F. Bauman, un étranger appartenant à une nation ennemie. . . . .*Pas imprimée.*

243. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et autres communications adressés avant le 15 août 1914 au gouvernement ou à quelqu'un de ses ministres ou département signalant la nécessité de donner de l'aide aux colons habitant la région de l'Alberta qui souffrait de la sécheresse. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Buchanan*. . . . . *Pas imprimée.*

244. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de toute correspondance avec les autorités impériales concernant la législation par le parlement du Royaume-Uni, en réponse à la requête du Parlement canadien demandant d'amender l'Acte de l'Amérique Britannique du Nord au sujet du Sénat. Présentée le 10 avril 1916.—*Sir Wilfrid Laurier.*
Imprimée pour les documents parlementaires.

245. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 7 février 1916, pour copie de tous décrets du conseil, lettres, correspondance, mémoires, etc., échangés entre les compagnies contractantes et tout ministère ou ministre de la Couronne, au sujet du service transatlantique de la poste pour la saison d'hiver 1915-16. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Maclean (Halifax)*. . . . . *Pas imprimée.*

246. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour état donnant les sommes d'argent payées par tous les ministères au *Regina Province and Standard,* au *Moosejaw News,* et au *Saskatoon Star,* respectivement, pendant chacune des années 1914 et 1915. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Martin (Régina)*. . . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

247. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 5 avril 1916, pour copie de toutes les questions posées aux candidats pour examens du service civil intérieur depuis le 1er de mai 1912. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Boulay.* . . . . *Pas imprimée.*

248. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916,—Etat indiquant (1) quels ont été les officiers recruteurs pour les comtés de Lunenburg, Queen, Shelburne et Yarmouth, N.-E., au cours des mois de juillet, août, septembre, octobre, novembre et décembre 1915; (2) combien a été payé à chacun d'eux, chaque mois, pour (*a*) salaire, (*b*) débours, (*c*) dépenses; (3) s'ils sont encore employés comme officiers recruteurs; et dans ce cas, (4) quel salaire est payé à chacun d'eux par jour ou par mois. Présentée le 10 avril 1916.—*M. Kyte.* . . . . *Pas imprimée.*

249. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour état indiquant: 1. Si le gouvernement ou le ministère de la Milice et de la Défense a employé, pour effectuer le recrutement des soldats pour service au delà des mers, des personnes autres que les officiers de la force permanente. 2. S'il en est ainsi, combien de ces personnes ont été employées dans chaque province. Présentée le 11 avril 1916.—*M. Hughes (I.-P.-E.).* . . . . *Pas imprimée.*

250. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour état donnant les noms et domiciles des membres de la Chambre des Communes et des diverses législatures provinciales en Canada qui sont au service du ministère de la Milice et de la Défense en Canada et au delà des mers; le grade et la solde de chacun d'eux; les noms de ceux qui sont au Canada et les noms de ceux qui sont en Angleterre, et les noms de ceux qui sont ou ont été en service actif sur aucune des lignes de feu. Présentée le 11 avril 1916.—*M. Kyte.* . . . . *Pas imprimée.*

251. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 février 1916, pour état indiquant: 1. Quels montants ont été dépensés à titre de subventions de chemins de fer en Canada en 1912, 1913, 1914 et 1915. 2. Quels sont les montants dépensés dans chaque province, et les noms des lignes subventionnées. 3. Quelles sommes ont été dépensées pour la construction de chemins de fer de l'Etat au cours des années susdites. 4. Quelle somme a été dépensée dans chaque province et le nom de la ligne ferrée pour laquelle cette dépense a été faite. 5. Quelles sommes ont été dépensées pour l'amélioration des ports et rivières en Canada pendant les années susdites. 6. Quelles sommes ont été dépensées dans chaque province, et les endroits où ces sommes ont été dépensées. 7. Quelles sommes ont été dépensées pour la construction de quais publics et de brise-lames et pour dragage dans Cap-Breton-Nord et Victoria, au cours des années 1905 à 1911, inclusivement, y compris la dépense pour les chemins de fer de l'Etat. 8. Quelles sommes ont été dépensées pour les mêmes objets dans le dit comté, au cours des années 1912, 1913, 1914 et 1915. Présentée le 11 avril 1916.—*M. McKenzie.* . . . . *Pas imprimée.*

252. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 mars 1916, pour copies de toutes lettres, télégrammes, etc., échangés entre le département des Travaux publics et le département de la Justice et le conseil de ville de Rigaud, Archibald Macdonald, Elzéar Montpetit, et la *Rigaud Granite Co., Ltd.*, concernant l'édifice militaire. Présentée le 11 avril 1916.—*M. Boyer.* . . . . *Pas imprimée.*

253. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 avril 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres et correspondance se rapportant en quelque manière à une subvention accordée au steamer *Amethyst,* qui naviguait entre Montréal et les ports de Terre-Neuve en 1910-11 et 1911-12. Présentée le 11 avril 1916.—*M. Maclean (Halifax).* *Pas imprimée.*

254. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de tous papiers, lettres, télégrammes et autres documents concernant les études faites dans le port de Pictou en vue de la construction d'un nouveau pont par le ministère des Chemins de fer; aussi, état indiquant les sommes d'argent payées pour les dites études, les noms des personnes auxquelles ces paiements ont été faits, et les fins pour lesquelles ils ont été faits. Présentée le 11 avril 1916.—*M. Macdonald.* . . . . *Pas imprimée.*

255. Réponse à une adresse du Sénat, en date du 21 mai 1916, pour état donnant les renseignements suivants par rapport à chacun des pays suivants: la Grande-Bretagne, la France, la Russie, l'Italie, la Belgique, la Serbie, le Canada, l'Australie, la Nouvelle-Zélande et la Confédération de l'Afrique-Sud, pendant chacune des trois dernières années relativement *à*

(*a*) La quantité et la valeur des liqueurs spiritueuses produites ou fabriquées;
(*b*) La quantité et la valeur des liqueurs importées;
(*c*) La quantité et la valeur des liqueurs exportées, et
(*d*) La quantité et la valeur des liqueurs condamnées, donnant dans chaque cas le renseignement quant à chaque sorte de liqueurs spiritueuses séparément. Ordonné que cette réponse soit déposée sur la table.—(*Sénat.*) . . . . *Pas imprimée.*

256. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 16 mars 1916, pour relevé faisant connaître,—1. Combien de médecins examinateurs sont employés par le ministère de la Milice à Halifax, N.-E. 2. Quels sont leurs noms, leur grade et la solde de chacun d'eux. 3. Si leur temps est consacré entièrement au service de la milice. 4. Dans la négative, quelle est la durée quotidienne de leur service. Présentée le 12 avril 1916.—*M. Maclean (Halifax)* . . . . *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

257. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 avril 1916, pour copie de toute correspondance entre M. J. Antime Roy, de l'Ile-Verte, et le gouvernement fédéral au sujet d'une ferme qui pourrait être vendue ou louée au gouvernement pour en faire une station expérimentale. Présentée le 12 avril 1916.—*M. Paquet*.. .. ..*Pas imprimée.*

258. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 28 février 1916, pour copie du contrat conclu avec la compagnie dite *The Amalgamated Dry Dock and Engineering Company,* pour la construction d'une cale sèche à North-Vancouver, C.-B., de la demande d'une subvention pour ces travaux, et de tous rapports d'ingénieurs, correspondance et autres documents à ce sujet. Présentée le 12 avril 1916.—*M. Pugsley*.. .. ..*Pas imprimée.*

259. Liste des membres des forces expéditionnaires canadiennes qui ont reçu des décorations, médailles et mentions énumérées dans des dépêches, jusqu'à la date du 17 mars 1916. Présentée le 12 avril 1916, par l'honorable M. Kemp.
Imprimée pour les documents parlementaires.

259a. Liste des décorations et médailles accordées aux membres de la force expéditionnaire canadienne et aux officiers de la milice canadienne, jusqu'au 17 mars 1916, compilée d'après la *London Gazette* jusqu'à la susdite date. Présentée le 2 mai, par sir Robert Borden.. .. ..*Pas imprimée.*

260. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour liste des noms de tous les médecins examinateurs de recrues nommés depuis le début de la guerre jusqu'à la date actuelle. Présentée le 13 avril 1916.—*M. Nesbitt*.. .. ..*Pas imprimée.*

261. Réponse indiquant: 1. Combien de jours de travail supplémentaire ont été payés dans le bureau de l'imprimerie du 1er janvier au 1er avril 1916. 2. Les noms des hommes qui ont reçu des paiements. 3. Lesquels de ces hommes formaient l'équipe de jour, et lesquels l'équipe de nuit. 4. Quel taux a été payé à chaque homme pour ce travail supplémentaire, et combien ont été payés au taux d'un jour et demi, et combien au taux de deux jours. Présentée le 17 avril 1916.—*M. Turriff*.. .. ..*Pas imprimée.*

262. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 3 février 1916, pour copie de tous décrets du conseil, lettres, télégrammes, recommandations et autres documents concernant la décision prise par le gouvernement en septembre 1915 d'exiger le paiement de la moitié des cautionnements donnés pour les grains de semence distribués. Présentée le 18 avril 1916.—*M. Knowles*.. .. ..*Pas imprimée.*

263. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 9 février 1916, pour état donnant le nom, le port d'enregistrement, le tonnage et le nom du patron de tous les chalutiers à vapeur partis du port de Canso, N.-E., en 1915. Aussi, copie de tous rapports et déclarations signés par le patron ou le premier officier de chacun des dits chalutiers qui ont quitté le dit port depuis le 16 avril 1915, tel que requis par un décret du conseil du 16 avril 1915. Présentée le 25 avril 1916.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

264. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 7 février 1916, pour état indiquant la quantité de blé expédié, chaque mois, au cours des années civiles 1914 et 1915, de Winnipeg à Fort-William et Port-Arthur, et par quels chemins de fer; à Duluth, par le *Canadian Northern* ou chemins de fer alliés; à Minneapolis et Saint-Paul, par le Pacifique-Canadien; au littoral maritime par chemins de fer en territoire canadien; à des ports américains par des lignes ferrées américaines. Présentée le 25 avril 1916.—*Sir Wilfrid Laurier*.. .. ..*Pas imprimée.*

265. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 avril 1916, pour état indiquant: 1. Combien il y a, dans le ministère des Finances, de fonctionnaires qui appartiennent au service extérieur et sont payés à même le crédit affecté à ce service, bien qu'ils soient employés dans le service intérieur. 2. Quels sont les noms de ces fonctionnaires. 3. Quel est le salaire de chacun d'eux. 4. Depuis combien de temps, chacun d'eux a été employé dans ce ministère. 5. Si tous, ou quelques-uns d'entre eux, ont subi un examen; de quelle nature a été cet examen, et à quelle date chaque examen a eu lieu. Présentée le 26 avril 1916.—*M. Turriff*.. .. .. *Pas imprimée.*

266. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour état indiquant: 1. Combien d'employés permanents se trouvaient dans le ministère du Revenu de l'intérieur en 1915-16. 2. Quel en sera le nombre en 1916-17. 3. Quelles sommes ont été payées comme salaires à des employés temporaires, chacun des exercices 1912-13, 1913-14, 1914-15 et 1915-16. 4. Quels sont les noms des employés temporaires et la date de leur nomination. Présentée le 26 avril 1916.—*M. Lanctôt*. .. .. *Pas imprimée.*

267. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 14 courant, indiquant le nombre des recrues jusqu'au premier jour d'avril 1916. *(Sénat.)* .. .. *Pas imprimée.*

268. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 23 mars 1916, pour tous papiers et documents ayant trait à l'évasion et à la libération des prisonniers étrangers ennemis du camp de détention situé à Banff, dans la province de l'Alberta. Ordonné, que cette réponse reste sur la table.—*(Sénat.)* .. .. *Pas imprimée.*

269. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 avril 1916, pour état indiquant: 1. S'il y a en Angleterre un directeur du service du recrutement et de l'organisation pour les forces canadiennes. 2. Quel est son nom, et quelles sont ses fonctions. 3. De combien de personnes se compose le personnel sous ses ordres. 4. Quel est le coût total de son personnel. Présentée le 28 avril 1916. .. .. *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

270. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 11 courant, pour copie de la demande faite par le révérend Isaac Hunter Macdonald, de Kintore, Ontario, au ministère de la Milice, d'une charge d'aumônier ou de major; aussi de toutes copies de lettres, papiers ou télégrammes recommandant la dite demande ou s'y opposant.—(*Sénat*)... .*Pas imprimée.*

271. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 29 mars 1916, pour copie de toutes les requêtes qui ont été reçues par le Gouverneur général en conseil demandant le désaveu de l'acte de la législature de la province d'Ontario, chapitre 45, 5 George V, (1915), concernant la Commission scolaire des écoles catholiques romaines de la cité d'Ottawa, et copie de tous les documents, mémoires, rapports, lettres et correspondance concernant les dites requêtes en désaveu, ou concernant le dit acte de la province d'Ontario, 5 George V, chapitre 45. Présentée le 1er mai 1916.—*M. Lapointe* (*Kamouraska*).. .. ..*Pas imprimée.*

271*a*. Décret de l'exécutif et rapport du ministre de la Justice transmettant au lieutenant-gouverneur d'Ontario copie de la pétition de Samuel Genest et autres, demandant le désaveu d'une loi de la législature de l'Ontario, chapitre 45, George V, (1915). Décret de l'exécutif et rapport du ministre de la Justice sur les statuts de la législature d'Ontario passés dans la 5e année du règne de Sa Majesté (1915). Rapport du premier ministre d'Ontario sur la pétition relative au désaveu d'une loi de la législature d'Ontario, chapitre 45 de 5 George V (1915). Présentée le 3 mai 1916.—*M. Lapointe* (*Kamouraska*).. .. ..*Imprimés pour les documents parlementaires.*

272. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et contrats entre la Commission du havre de Québec et Benjamin Demers, de la paroisse de Saint-Nicolas, comté de Lévis, et concernant l'achat de la carrière de Saint-Nicolas. Présentée le 1er mai 1916.—*M. Bourassa.* *Pas imprimée.*

273. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour relevé comprenant une liste des vaisseaux appartenant au gouvernement canadien qui sont en service sous l'empire des dispositions de la loi du Service de la marine, une liste de tous les vaisseaux non actuellement en service, leur condition présente et leur adaptabilité au service; aussi copie de toutes lettres, requêtes ou communications échangées avec le gouvernement touchant l'établissement d'une brigade navale canadienne. Présentée le 1er mai 1916.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

274. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 29 mars 1916, pour copie de tous papiers, correspondance et pétitions, y compris le rapport de Charles Bruce, ingénieur, en la possession du ministère de la Marine et des Pêcheries, au sujet de la construction d'un dépôt frigorifique pour la boitte à White-Head, N.-E. Présentée le 1er mai 1916.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

275. Réponse en duplicata à un ordre de la Chambre, en date du 17 mars 1915, pour copie de toute correspondance et de tous rapports concernant l'achat de 25,000 pelles d'un modèle spécial, mentionnée dans le décret du conseil, n° 2302, daté le 4 septembre 1914, à la page 38 du mémoire relatif aux opérations du ministère de la Milice et de la Défense, et aussi concernant tous nouveaux achats des dites pelles. Présentée le 1er mai 1916.—*M. Hughes* (*I.-P.-E.*).. .. ..*Pas imprimée.*

276. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 5 avril 1916, pour copie de tous télégrammes, offres, soumissions, rapports, contrats et documents concernant la vente ou autre disposition de munitions d'armes portatives depuis le 4 août 1914. Présentée le 1er mai 1916.*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

276*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 5 avril 1916, pour copie de tous télégrammes, offres, soumissions, rapports, contrats et documents concernant la vente ou autre disposition de munitions d'armes portatives depuis le 4 août 1914. Présentée le 2 mai 1916.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

277. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour copie de tous documents, correspondance, rapports, etc., concernant le renvoi de J. B. Lévesque, de la Rivière-Ouelle, comme steward sur le steamer *Champlain*. Présentée le 2 mai 1916.—*M. Lapointe* (*Kamouraska*).. .. ..*Pas imprimée.*

278. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 13 mars 1916, pour copie de tous les mémoires, correspondance, rapports, télégrammes, recommandations, ordres, etc., échangés entre le ministère des Chemins de fer et Canaux et les officiers de l'Association protectrice contre le feu, de Saint-Maurice, au sujet de la protection contre le feu sur la ligne du Transcontinental entre la jonction Hervey et la frontière ouest de la province de Québec. Présentée le 2 mai 1916.—*M. Bureau*.. .. ..*Pas imprimée.*

279. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 20 mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance et contrats entre le ministère des Chemins de fer et Canaux ou quelqu'un de ses fonctionnaires, y compris les fonctionnaires du chemin de fer Intercolonial, et quelque membre du gouvernement du Nouveau-Brunswick, la compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec ou quelqu'un de leurs employés, au sujet de l'exploitation de la voie ferrée dite *Valley Railway*, dans la province du Nouveau-Brunswick, depuis le 1er octobre 1914 jusqu'à date. Présentée le 2 mai 1916.—*M. Carvell*.. .. ..*Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Suite.*

280. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 10 avril 1916, pour copie d'un certain bail consenti par le gouvernement du Canada à un nommé J. A. Culverwell, louant une certaine force hydraulique sur le réseau de la Trent, connue sous le nom de Burleigh-Falls; de tout transfert du dit bail et du consentement du gouvernement en la matière; aussi, de tous documents, correspondance, télégrammes, soumissions, rapports, contrats, etc., se rapportant au bail original susdit. Présentée le 2 mai 1916.—*M. Burnham.* *Pas imprimée.*

281. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 12 avril 1916, pour copie de toutes pétitions, correspondance, etc., concernant l'achat par le gouvernement du chemin de fer Québec et Saguenay.—(*Sénat*) . . . . *Pas imprimée.*

282. 1. Copie de la lettre du président de la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer du Canada au premier ministre au sujet de certaines propositions concernant la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique. 2. Liste des obligations, débentures, emprunts et effets payables, non soldés au 1er janvier 1916, et les paiements d'intérêts à servir par la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, et la compagnie des lignes subsidiaires du Grand-Tronc-Pacifique. 3. Mémoire *re* la loi de garantie du *Grand Trunk Pacific,* et les fonds prélevés sur les obligations émises sous le régime de cette loi. 4. Sommaire indiquant les obligations, etc., autoriseés, émises et non soldées ainsi que le produit net d'icelles, comme aussi l'intérêt payable pour les années 1916 et 1917 (computé au 29 février 1916), quant au chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique et ses lignes subsidiaires. 5. Avances faites par la compagnie du Grand-Tronc de chemin de fer, computées à la date du 29 février 1916. 6. Etats financiers du réseau du chemin de fer *Canadian Northern,* à la date du 15 avril 1916. 7. Mémoire *re* loi de garantie du chemin de fer *Canadian Northern,* 1914, et le produit des obligations émises sous le régime de cette loi. 8. Lettre de G. A. Bell, contrôleur financier du ministère des Chemins de fer et Canaux, au premier ministre, relative à l'émission de ses certificats à l'effet de libérer les fonds prélevés sur les obligations à 4 pour 100, au total de quarante-cinq millions de dollars, garanties par le gouvernement fédéral. Présentée par sir Robert Borden, le 3 mai 1916. *Imprimée pour la distribution et les documents parlementaires.*

282*a*. Copies d'un acte de fiducie couvrant une émission de $16,000,000 d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique garanties par le gouvernement fédéral. Présentées le 5 mai 1916, par sir Thomas White. . . *Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.*

282*b*. Copies d'un acte de fiducie couvrant une émission de $45,000,000 d'obligations du chemin de fer *Canadian Northern* garantie par le gouvernement fédéral et effectuée en vertu de la loi de 1914. Présentées le 5 mai 1916, par sir Thomas White. *Imprimées pour la distribution et les documents parlementaires.*

283. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 23 février 1916, pour état indiquant,—1. Quelles sommes ont été payées pour de nouveaux édifices et pour réparations au Collège militaire royal et à Fort-Henry, chacune des années 1912, 1913, 1914 et 1915. 2. A qui ces deniers ont été payés, et quel en a été le montant dans chaque cas. 3. Pour quelle partie des travaux des soumissions ont été demandées, et quel était le montant stipulé dans chaque soumission reçue. Présentée le 3 mai 1916.—*M. Edwards*. . *Pas imprimée.*

284. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 27 mars 1916, pour état donnant les noms et adresses de toutes les personnes au service des divers ministères du gouvernement fédéral dans les comtés du Cap-Breton, Victoria, Inverness, Richmond, Guysborough, Antigonish et Pictou, province de la Nouvelle-Ecosse. Présentée le 4 mai 1916.—*M. Carroll*. . . . . *Pas imprimée.*

285. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 17 février 1916, pour relevé faisant connaître le montant payé pour impressions faites en dehors du Bureau de l'imprimerie, dans chaque province, au cours de chacune des années 1912, 1913, 1914 et 1915, et à qui ces deniers ont été payés. Présentée le 5 mai 1916.—*M. Best*. . . . . . . *Pas imprimée.*

285*a*. Réponse supplémentaire à un ordre de la Chambre, en date du 17 février 1916, pour relevé faisant connaître le montant payé pour impressions faites en dehors du Bureau de l'imprimerie, dans chaque province, au cours de chacune des années 1912, 1913, 1914 et 1915, et à qui ces deniers ont été payés. Présentée le 17 mai 1916.—*M. Best.* *Pas imprimée.*

286. Rapport de la Commission de conservation sur les systèmes d'aqueducs et de drainage du Canada. Présenté le 8 mai 1916, par l'honorable M. Hazen. . . . . . *Pas imprimé.*

287. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 avril 1916, pour état indiquant: 1. Combien il y a, dans le ministère des Douanes, de fonctionnaires qui appartiennent au service extérieur et sont payés à même le crédit affecté à ce service, bien qu'ils soient employés dans le service intérieur. 2. Quels sont les noms de ces fonctionnaires. 3. Quel est le salaire de chacun d'eux. 4. Depuis combien de temps, chacun d'eux a été employé dans ce ministère. 5. Si tous, ou quelques-uns d'entre eux, ont subi un examen; de quelle nature a été cet examen, et à quelle date chaque examen a eu lieu. Présentée le 10 mai 1916.—*M. Turriff*. . . . . *Pas imprimée.*

288. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 6 mars 1916, pour relevé faisant connaître les sommes payées en vertu de la clause rétroactive de la loi imposant un droit de 50 cents par gallon de preuve sur tous les spiritueux retirés d'entrepôts entre la date de la déclaration de la guerre et la date de l'adoption de la dite loi; qui a payé ces sommes et à quelle date elles l'ont été. Présentée le 10 mai 1916.—*M. Graham.* *Pas imprimée.*

VOLUME 28—*Fin.*

289. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 février 1916, pour état donnant les noms de tous les fonctionnaires du gouvernement, dans le service intérieur et le service extérieur, qui se sont enrôlés depuis le 4 août 1914 pour servir au delà des mers, et les noms de ceux qui se sont enrôlés depuis la dite date pour faire du service dans le pays; aussi, état donnant le salaire reçu par chacun d'eux avant leur enrôlement; et le chiffre de la solde reçue par chacun d'eux depuis leur enrôlement, indiquant ceux (s'il en est) qui continuent à recevoir le salaire qui leur était payé avant leur enrôlement, et le chiffre du dit salaire. Présentée le 10 mai 1916.—*M. Kyte*.. .. .. ..*Pas imprimée.*

290. Réponse à un ordre du Sénat, en date du 26 avril 1916, pour copie de l'arrangement entre le gouvernement du Canada, agissant dans l'intérêt du Transcontinental, de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien et de la compagnie du chemin de fer Canadien-Nord pour la construction, l'exploitation et l'entretien d'une station commune, dont ces trois chemins de fer devront se servir, dit l'honorable ministre intérimaire des Chemins de fer ("Hansard", page 2690).—(*Sénat.*).. .. ..*Pas imprimée.*

291. Réponse à une humble adresse du Sénat, en date du 29 mars 1916, à Son Altesse Royale le Gouverneur général, demandant à Son Altesse Royale de faire déposer sur la table du Sénat un état de toutes les dépenses jusqu'à date de deniers publics à Port-Nelson; aussi une estimation des nouvelles dépenses nécessaires pour compléter les travaux à Port-Nelson, sur la baie d'Hudson.—(*Sénat.*).. .. ..*Pas imprimée.*

292. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 3 avril 1916, pour copie de toute enquête, lettres, correspondance quelconque au sujet de la destitution de J. B. Deschênes et de Thomas Bernier, employés sur l'Intercolonial, à la Rivière-du-Loup. Présentée le 12 mai 1916.—*M. Boulay*.. .. ..*Pas imprimée.*

293. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 19 avril 1916, pour relevé contenant la liste des déchiffreurs de dépêches et de censeurs employés à Halifax depuis le début de la guerre, avec noms, dates de nomination, somme totale payée, noms des personnes qui ont recommandé ces employés, et l'occupation antérieure de chacun d'eux. Présentée le 12 mai 1916.—*M. Sinclair*.. .. ..*Pas imprimée.*

294. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 22 mars 1916, pour état indiquant si le ministère de la Milice et de la Défense a actuellement une liste des compagnies, firmes ou personnes résidant à Halifax, N.-E., auxquelles sont demandées des soumissions pour fournitures de guerre pour le dit ministère ou la commission des achats de guerre; et dans ce cas, quels sont les noms de ces compagnies, firmes ou personnes; si pendant l'année civile 1915, des soumissions publiques ont été demandées pour des fournitures de guerre à Halifax; et dans ce cas, quelle était la nature des fournitures pour lesquelles des soumissions ont été demandées, à qui ont été adjugés les contrats, et à quels prix les diverses fournitures spécifiées. Présente le 12 mai 1916.—*M. Maclean*..*Pas imprimée.*

295. Rapports des ingénieurs au sujet du chemin de fer Lotbinière et Mégantic; le chemin de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, entre Québec et le Cap-Tourmente,—le chemin de fer Québec et Saguenay entre le Cap-Tourmente et Nairn-Falls, près de la Malbaie. Présentés le 15 mai 1916, par l'honorable M. Reid.. .. ..*Pas imprimée.*

295*a*. Correspondance se rapportant à l'offre de vente au gouvernement du Canada des chemins de fer Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec et Saguenay, et Lotbinière et Mé- Présentés le 15 mai 1916, par l'honorable M. Reid.. .. ..*Pas imprimés.*

296. Réponse à une adresse à Son Altesse Royale le Gouverneur général, en date du 1er mars 1916, pour copie de tous télégrammes, lettres, correspondance, décrets du conseil, etc., se rapportant au transfert par le gouvernement de l'Ontario au gouvernement fédéral des droits appartenant au premier de ces gouvernements dans et sur les lacs, barrages, etc., à proximité ou formant partie du réseau des voies fluviales de la vallée de la Trent. Présentée le 17 mai 1916.—*M. Graham*.. .. ..*Pas imprimée.*

297. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 1er mai 1916, pour copie de tous papiers, télégrammes, lettres et autres documents concernant la décision prise à l'effet d'ériger un élévateur régional à Calgary, Alta. Présentée le 17 mai 1916.. .. ..*Pas imprimée.*

298. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 12 avril 1916, pour état donnant le plan et la description de la ligne de quais permanents projetés dans le port de Pictou, et copie de tous papiers, lettres, télégrammes et autres documents concernant la construction des dits quais. Présentée le 17 mai 1916.—*M. Macdonald*.. .. ..*Pas imprimée.*

299. Réponse à un ordre de la Chambre, en date du 21 février 1916, pour copie de tous télégrammes, soumissions, offres, lettres et autres documents concernant les arrangements pour la manutention des marchandises et du charbon à Pictou en ce qui concerne les bateaux faisant le service d'hiver entre Pictou et l'Ile-du-Prince-Edouard pendant la saison de 1914-15 et la présente saison. Présentée le 18 mai 1916.—*M. Macdonald.* *Pas imprimée.*

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

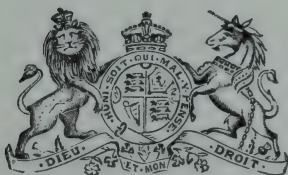
MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

Pour l'exercice commencé le 1er avril 1914, et clos le 31 mars 1915

Soumis conformément aux dispositions des Statuts Revisés du Canada, chapitre 35, article 33.

(Traduit de l'anglais)

IMPRIME PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ, IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1916

[N° 20—1916.]

Au Feld-Maréchal, Son Altesse Royale le prince Arthur William Patrick Albert, Duc de Connaught et de Strathearn, Chevalier de l'Ordre très illustre de la Jarretière, Chevalier de l'Ordre très ancien et très illustre du Chardon, Chevalier de l'Ordre très illustre de Saint-Patrice, etc., etc., etc., gouverneur général et généralissime du Canada.

PLAISE À VOTRE ALTESSE ROYALE,—

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport du ministère des Chemins de fer et Canaux du Canada pour le dernier exercice commencé le 1er avril 1914 et clos le 31 mars 1915.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

TABLE DE MATIÈRES

CARTES.

RAPPORT

DU

SOUS-MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR

L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1915.

A l'honorable F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministère des Chemins de fer et Canaux pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Les rapports annuels des ingénieurs, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et des canaux et ceux d'autres fonctionnaires du ministère se trouvent dans les annexes. Ils comprennent le rapport de l'administrateur général des chemins de fer de l'Etat; le rapport de l'ingénieur en chef de la division ouest du chemin de fer Transcontinental; le rapport du président de la commission des ingénieurs du pont de Québec et le rapport de l'ingénieur en chef du ministère.

Dans la partie I se trouvent des relevés, du comptable du ministère, indiquant les sommes dépensées pendant le dernier exercice pour la construction, la réparation et l'entretien des divers ouvrages placés sous le contrôle de ce ministère; aussi des relevés indiquant les dépenses totales faites sur chaque canal depuis sa construction et sur chacun des chemins de fer de l'Etat; ainsi qu'un état des sommes payées chaque année aux chemins de fer subventionnés et les chiffres totaux des subventions payées.

Dans la partie II se trouvent les rapports du secrétaire légiste du ministère relativement aux conventions et aux entreprises adjugées durant l'année.

SOMMAIRE GENERAL.

Au cours des douze mois du dernier exercice 1914-15, les dépenses effectuées par le ministère ou par son entremise pour ses différents travaux d'exploitation, d'entretien et de construction, tant en ce qui concerne les chemins de fer que les canaux, et pour aider davantage, au moyen de subventions accordées en vertu de crédits spécifiques octroyés par le Parlement, à des entreprises de chemins de fer dans différentes parties du Canada, autres que les voies ferrées de l'Etat, ainsi que les recettes des travaux officiels, se décomposent comme suit:—

Le total des frais de chemin de fer, y compris le pont de Québec, ont été de $42,747,532.78, dont $24,681,969.02 imputés au capital, $12,497,453.85 au revenu et $5,568,109.91 aux recettes.

Les dépenses de chemin de fer portées au compte du capital comprennent $6,663,-436.65 pour le chemin de fer Intercolonial, $570,530.70 pour le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, $9,831,952.58 pour la division est (de Moncton à Winnipeg), du chemin de fer Transcontinental National qu'une commission est en voie de construire, $4,773,743.99 pour le chemin de fer de la Baie-d'Hudson et $2,816,305.10 pour le pont de Québec; $1,300 pour le chemin de fer International, et $24,700 pour le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard.

Les dépenses de chemins de fer portées au compte des recettes comprennent un total de $5,191,507.48, payés en subventions à des chemins de fer autres que les voies ferrées de l'Etat et $221,254.64 pour la Commission des chemins de fer du Canada, et $92,099.48 pour la caisse des passages à niveau.

Les dépenses du chemin de fer Intercolonial se sont chiffrées par $18,101,809.79 savoir, $6,663,436.65 pour le compte du capital et $11,438,373 pour le compte du revenu (frais d'exploitation).

Les dépenses totales relatives au chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard se sont élevées à $1,168,757.67, dont $570,530.70 ont été portés au compte du capital et $598,-226.97 à celui du revenu.

Le total des déboursés pour le Transcontinental National s'est élevé à $10, 071,-479.83, dont $9,831,952.58 imputés au capital, et $239,527.25 imputés au revenu (frais d'exploitation). Les frais d'exploitation du chemin de fer International ont été de $66,706.35—sans comprendre une somme de $45,000 payée en location du réseau. Les frais d'exploitation du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard ont été de $43,942.53, et de $24,694.75 pour le chemin de fer de Québec et de Saint-Jean.

Les dépenses des canaux se sont élevées à $7,314,131.98, dont $5,490,796.03 ont été portés au compte du capital, $444,730.17 à celui des recettes, $777,931.67 à celui du personnel et $600,674.11 à celui des réfections. Les deux derniers montants ont été imputés au revenu.

En ajoutant aux chiffres ci-dessus la somme de $2,324.14 pour les dépenses diverses communes aux deux divisions, le total des dépenses relatives aux chemins de fer et canaux ont été de $50,063,988.90 pour l'exercice.

Le revenu total provenant des chemins de fer et des canaux de l'Etat s'est chiffré à $12,577,120.46. Sur ce montant, les chemins de fer ont rapporté $12,149,357.32, les canaux, $427,763.14* la somme de $236,277.37 provenant des loyers des forces hydrauliques et autres propriétés.

Les dépenses totales de l'Etat pour les chemins de fer, avant et depuis la Confédération (1er juillet 1867) jusqu'au 31 mars 1915, s'élèvent, au compte du capital, à $352,947,757.30. Elles comprennent les dépenses relatives au pont de Québec, la somme de $25,000,000 octroyée à la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien pour sa ligne principale, ainsi que $660,683.09, dépensés pour le chemin de fer d'Annapolis et de Digby. En outre, il a été dépensé, à même le fonds consolidé, un total de $295,127,670.25, comprenant les frais d'exploitation des chemins de fer de l'Etat et

* Par décret du conseil du 22 juin 1905, les péages ont été abolis pour le passage des navires et des marchandises sur tous les canaux du Canada. Pour les besoins de la statistique, il est cependant tenu compte de ces péages, et la compilation des résultats est donnée dans un rapport distinct publié par le ministère.

$72,757,660.17 octroyés en subvention à d'autres chemins de fer que la ligne principale du Pacifique-Canadien, soit une dépense totale de $648,075,427.55**. Sur ce montant la somme de $13,881,460.65 a été dépensée avant la Confédération, savoir, $10,766,725.54 pour la construction de parties de ce qui est actuellement le réseau du chemin de fer Intercolonial et $3,114,735.11 pour la construction du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

Les dépenses totales de l'Etat relatives aux canaux, effectuées avant et depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 31 mars 1915, s'élèvent à $112,472,576.79, au compte du capital. Sur ce chiffre, $20,593,866.13 ont été dépensés avant la Confédération, à même le fonds consolidé, pour l'exploitation, l'entretien et les réparations, elles se chiffrent à $37,733,193.95, soit un total de $150,205,770.34.

Les dépenses totales pour les deux divisions des chemins de fer et des canaux, jusqu'au 31 mars 1915, sont, ainsi qu'indiqué ci-dessus, de $798,281,197.89. En ajoutant à cette somme $832,983.29 pour les dépenses générales relatives aux deux divisions, le grand total des dépenses atteint $799,114,181.08.

Le revenu total perçu depuis le 1er juillet 1867 jusqu'au 31 mars 1915, s'élève à $206,426,631.21 pour les chemins de fer de l'Etat, et à $15,767,125.97 pour les canaux, soit un total de $222,183,757.18.

On trouvera des détails en tableaux montrant les catégories et indications des dépenses et recettes dans les états du comptable du ministère imprimés dans les annexes, Partie I.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT EN SERVICE.

On trouvera des détails sur ces chemins de fer et leur service aux annexes, partie III, contenant les rapports de l'administrateur général des chemins de fer de l'Etat et des fonctionnaires de ces lignes.

Les opérations du chemin de fer Intercolonial ont résulté en un profit de $42,-965.08. Cependant, à la clôture de l'exercice, cette somme a été transportée au compte du renouvellement du matériel et elle a été dépensée comme partie des frais d'exploitation, portant leur total à 11,438,373.14, montant auquel il faut ajouter $6,500, payés sous le chef de crédits spéciaux, à titre d'indemnités de commisération, élevant le total à $11,444,873.14. Les recettes totales se sont chiffrées à $11,444,873.14.

Les frais d'exploitation du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard ont atteint $598,226.97; les recettes se sont élevées à $415,495.44, soit un déficit de $182,731.53.

Les frais d'exploitation du chemin de fer International se sont chiffrés à $66,706.35 et les recettes à $65,468.92.

Les frais d'exploitation du chemin de fer de Québec et de St-Jean, se sont chiffrés à $24,694.75, et les recettes à $18,739.73.

Les frais d'exploitation du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard ont été de $43,942.53, et les recettes de $25,419.81.

** Cette somme ne comprend pas le paiement annuel de $119,700 au gouvernement provincial de Québec, soit l'intérêt à 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 jusqu'à 1905, sous l'empire de la 47e Vic., ch. 8 (1884), non plus que le paiement annuel de $107,730, soit l'intérêt au taux de 4½ pour 100 depuis 1905, inclusivement, sur la dite somme de $2,394,000, pour la ligne entre Ottawa et Québec, laquelle somme a été transférée à la dette publique comme passif, et est sous l'administration du ministère des Finances. (Voir les comptes publics 1893-4, page 10, et 1906, page 79.)

Les frais d'exploitation de la partie du Transcontinental national en fonctionnement se sont élevés à $239,527.25 et les recettes à $153,312.55.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Ce chemin de fer s'étend du littoral de l'Atlantique à partir des ports de Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-nord jusqu'à Montréal.

Le 1er mars 1898, les opérations de l'Intercolonial, dont la limite occidentale était auparavant à Lévis, en face de Québec, ont été prolongées jusqu'à Montréal au moyen de baux passés avec les compagnies de chemin de fer du Grand-Tronc et du comté de Drummond, ajoutant ainsi un parcours de 169.81 milles à l'exploitation du chemin de fer de l'Etat.

Le contrat d'affermage pour une part de moitié indivise, conclu entre la Compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, et daté du 1er février 1898, a été confirmé, avec modification, par la loi 62-63 Vic., chap. 5 (1899). Il s'applique au parcours entre la station de Sainte-Rosalie et la ville de Montréal, avec tête de ligne en cette ville, ainsi qu'à la jonction de Jacques-Cartier, au pont des Chaudières et ses abords, et à l'usage du pont Victoria, sur le Saint-Laurent, en amont de Montréal. Ce contrat est pour un terme de 99 ans à compter du 1er mars 1898, renouvelable à perpétuité pour d'autres termes de 99 ans. Le prix annuel du loyer est fixé à $140,000.

En vertu de la loi 62-63 Victoria, chap. 6 (1899), l'Etat a fait l'acquisition du chemin de fer du comté de Drummond depuis Chaudière jusqu'à Sainte-Rosalie, ainsi que de l'embranchement de Saint-Léonard à Nicolet. Le transport a été exécuté par acte daté du 7 novembre 1899.

Le 1er octobre 1904, l'Etat a acheté le chemin de fer Canada-Eastern, de Gibson à Loggieville, 123.67 milles, et il a racheté, le 19 avril 1905, le pont hypothéqué de Frédéricton et St-Mary et des terrains contigus, 1·33 mille.

En septembre 1911, l'embranchement d'une longueur de 12·52 milles, de Ferrona-Junction à Sunny-Brae, a été acquis et mis en exploitation.

La distance entre Nelson et Chatham Junction, soit 5·5 milles, a été réduite à 2·81 milles par la déviation appelée diversion Nelson-Derby-Junction, longue de 2·69 milles, qu'on mettait en exploitation le 10 janvier 1915.

Les villes de Sydney-Mines, Sydney-Nord, Florence, et Petit-Bras-d'Or ont été placées sur la ligne maîtresse au lieu d'être desservies par un embranchement en conséquence de la diversion appelée diversion creek Leitches, longueur de 4·26 milles, allant de Sydney-Nord au creek Leitches, Cap-Breton, qu'on mettait en exploitation le 10 janvier 1915.

On trouvera à la fin du présent rapport des diagrames indiquant ces deux diversions.

La longueur de la ligne principale du chemin de fer est de 1,454·22 milles et il y a double voie sur 26·82 milles de cette ligne. Il y a 209·44 milles de voies de raccordement, et les autres voies de raccordement et de garage des parcs, ont une longueur totale de 396·28 milles.

ETATS FINANCIERS.

DÉPENSES AU COMPTE DU CAPITAL.

Pendant l'exercice clos le 31 mars 1915, les dépenses portées au compte du capital se sont chiffrées par $6,663,436.65*, ce qui porte à $108,131,509.99 les dépenses totales portées au compte du capital pour tout le chemin de fer, tel que fusionné sous l'empire des lois 54-55 Vic., chap. 50 (1891), et 62-63 Vic., chap. 5 et 6 (1899), ainsi que le chemin de fer Canada-Eastern, acquis par l'Etat.

Les principaux chefs de dépenses portés au compte du capital au cours de l'exercice se répartissent comme suit (en omettant les cents) : nouvelles installations de la tête de ligne à Halifax, $1,327,203 ; matériel roulant, $2,519,998 ; renforcement de ponts, $899,941 ; agrandissement des installations et machines à Halifax, $18,183 ; ateliers de locomotives et de vagons, matériel à Moncton, $21,247 ; division de Sydney-Mines, $4,044 ; détournement à Chatham et embranchement jusqu'au quai, $2,877 ; agrandissement des installations à Truro, $14,806 ; agrandissement des installations le long de la ligne, $114,123 ; améliorations à Point-Tupper, $5,353 ; arpentages et inspections, $14,000 ; docks et quais à Halifax, $449,075 ; améliorations à Lévis, $58,025 ; sur la construction de la voie ferrée de Darmouth à Deans, $623,953 ; dispositifs de sûreté pour l'équipement de la ligne, $14,000 installation d'un système téléphonique pour l'exploitation, $2,572 ; installation d'un système de signaux (bloc) pour l'exploitation, $45,364 ; posage d'une voie double entre la courbe de Chaudière et Saint-Romuald, $58,410 ; pour la diversion Nelson-Derby-Junction, $82,952 ; pour la diversion Sydney-Nord au creek Leitches, $159,978 ; pour élaguer les passages à niveau et les rampes, Moncton, $24,290.

DÉPENSES PORTÉES AU COMPTE DU REVENU.

Les dépenses portées au compte du revenu—frais d'exploitation—sont, comme d'ordinaire, groupées sous cinq chefs principaux, dont chacun est à son tour subdivisé.

Pour l'exercice clos le 31 mars 1915, ces dépenses se décomposent comme suit: entretien de la voie et des structures, $1,960,385.65 (y compris une somme de $36,465.08 virée du compte de renouvellement à cause d'incendie), $10,119.05 destiné à l'entretien des voies, parcs et autres installations en commun, ce qui laisse le montant net de $1,950,336.60 ; entretien du matériel, $2,301,884.48 ; dépenses du trafic, $262,647.19 ; frais de transport, $6,704,362.27, en regard desquels se trouve un crédit de $108,455.70, affecté à la mise en service des parcs et têtes de lignes en commun, ce qui laisse la somme nette de $6,595,906.57 ; frais généraux, $327,568.30. Pour l'exercice, les dépenses totales relevant de ces cinq chefs ont été de $11,438,373.14. En ajoutant à cette somme $6,500 payés en indemnités de commisération, sous le couvert de crédits spéciaux, le total s'élève à $11,444,873.14.

Les articles suivants étaient inscrits dans les dépenses ci-dessus (en omettant les cents) : entretien de la voie et des structures ; traverses, $360,608 ; rails, $44,446 ; ballast, $55,847 ; autre matériel de voie, $120,247 ; emplacement de la voie et rails, $756,903 ; enlèvement de la neige, de la glace et du sable, $58,827 ; passage souterrain, clôtures, garde-bestiaux et écritaux, $38,799 ; édifices, installations et terrains, $255,260 ; entretien

---

* Dans cette somme sont comprises les adjudications de la Cour de l'Echiquier, soit $8,120.25, et le transfert de $94.90, du ministère de la Marine et des Pêcheries, sommes qui manquent au rapport du comptable du réseau à Moncton. Ces corrections seront faites l'an prochain.

du matériel: réfection de locomotives, $883,996; machines et outils d'ateliers, $65,512; réfections de wagons de voyageurs, $372,743; réfection de wagons de marchandises, $782,308. Les dépenses du trafic ont compris $46,738 pour la publicité et $121,131 pour les agences de l'extérieur. Les frais de transport ont compris: employés de gares, $885,120; conducteurs et serre-freins de parcs, $233,740; mécaniciens de parcs, $142,513; combustible pour locomotives de parcs, $212,478; remise à locomotives, $330,949; mécaniciens de route, $683,795; employés de trains de routes, $898,562; combustible pour locomotives de route, $1,882,118; fournitures de trains et frais, $226,150. Les dépenses générales ont compris les appointements et les dépenses des commis et des aides, $135,266; pension, $93,012.

On trouvera les détails des dépenses dans le rapport du contrôleur, partie III des annexes.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Les recettes brutes du chemin de fer pour l'exercice se sont élevées à $11,444,873.14, de la provenance suivante:—

Ls recettes provenant des voyageurs ont été de $3,291,916.96; les recettes provenant des marchandises, de $7,310,765.11; les recettes de la poste et des messageries, et les recettes diverses, de $842,191.07.

Le milliaire total des locomotives a été de 9,127,205; le milliaire total trainier, de 7,532,678; et le milliaire total de vagon, de 110,767,770.

Les recettes brutes par mille de rail (1448·82 milles) ont été de $7,899.44; par mille-locomotive, de $1.25; par mille trainier, de $1.52; et par mille de vagon, 10·33 cents.

Les déboursés par mille de rail ont été comme suit: Entretien des voies et construction, $1,346.18; entretien de l'outillage, $1,588.80; frais de trafic, $181.28; frais de transport, $4,552; frais généraux, $226.09; grand total, $7,894.96.

Les déboursés par train-mille ont été: Entretien de la voie et des constructions, 25·89 cents; entretien de l'outillage, 30·56 cents; frais de trafic, 3·49 cents; frais de transport, 87·56 cents; frais généraux, 4·35 cents; total, 151·85 cents.

La proportion des dépenses aux recettes brutes accusait: Entretien de la voie et des constructions, 17·04 p.c.; entretien de l'outillage, 20·11 p.c.; frais de trafic, 2·30 p.c.; frais de transport, 57·63 p.c.; frais généraux, 2·86 pour 100.

Une comparaison entre les recettes des douze mois expirés le 31 mars 1914 et la période correspondante terminée le 31 mars 1914, accuse une diminution de $1,433,675.86 dans les recettes brutes de cette dernière période. Le mouvement des voyageurs accuse une diminution de $382,961.79; le mouvement des marchandises, une diminution de $1,158,825.22; les postes, messageries, transports et divers, une augmentation de $108,-111.15. La diminution par rail-mille a été de $984.01 et de deux cents par train-mille.

Le nombre des voyageurs transportés a été de 3,613,371, soit une diminution de 370,140, comparé à l'exercice précédent. Il y a eu une diminution de 288,868 dans le nombre des voyageurs locaux, et de 81,272 dans celui des voyageurs d'entier parcours.

4,529,002 tonnes de marchandises rapportant un revenu ont été transportées, soit une diminution de 758,738 tonnes, comparé à l'exercice précédent.

Les détails des principaux articles de ces marchandises figurent dans les états du contrôleur, annexe III, classifiées comme suit: produits agricoles, 619,527 tonnes;

animaux et leurs produits, ainsi que la volaille, le gibier et le poisson, 130,533 tonnes; produits miniers, 1,396,015 tonnes; produits forestiers, 1,130,590 tonnes; objets fabriqués, effets d'immigrants et divers, 1,252,337 tonnes; en tout, 4,529,002 tonnes.

Le nombre de barils de farine transportés a été de 2,374,440, ou 237,444 tonnes; le nombre de boisseaux de grains, 5,001,840 ou 127,460 tonnes; le nombre de bestiaux a été de 163,800 ou 38,840 tonnes; le nombre de pieds carrés de bois de construction, 558,730,900.

On trouvera le matériel roulant décrit d'une manière spécifique dans le rapport du comptable de la mécanique à la partie III de l'annexe. Dans les achats de l'année sont comprises 21 locomotives (10 de voyageurs, 6 de marchandises et 5 de manœuvre), toutes achetées sur le compte du capital. Au 31 mars 1915, le nombre des locomotives était de 409; des wagons de voyageurs, 524; des fourgons à marchandises, 14,533.

A la clôture de l'exercice, la valeur du matériel en dépôt était de $2,379,244.22, comprenant le matériel d'usage courant et le combustible, $1,410,366.06; le matériel de l'emplacement de la voie et des ponts, $968,878.16.

STATISTIQUES COMPARATIVES, EXERCICES 1913-14 ET 1914-15.

En 1913-14 la moyenne de tonnes de marchandises transportées par train et rapportant des recettes a été de 270.75; le nombre des voyageurs a été de 68.88; en 1914-15, la moyenne de tonnes de marchandises a été de 257.09 et le nombre de voyageurs de 58.16.

En 1913-14, la moyenne de tonnes par wagon chargé et rapportant des recettes a été de 17.83, et le nombre de voyageurs de 9,78; en 1914-15, le nombre de tonnes a été de 16.77 et celui des voyageurs de 8.70.

En 1913-14, le nombre de tonnes par train, de marchandises seulement a été de 275.74, et en 1914-15, de 263.92.

En 1913-14, le nombre de tonnes par wagon, de marchandises seulement, a été de 15.06, et en 1914-15, de 13.78.

En 1913-14, la distance moyenne sur laquelle chaque tonne de marchandises a été transportée a été de 263.38 milles, et en 1914-15 de 247.26 milles. Les distances moyennes sur lesquelles les voyageurs ont été transportés pendant ces exercices ont été respectivement de 53.43 et 48.76 milles.

En 1913-14, le nombre moyen de wagons chargés par train a été de 15.18 wagons de marchandises et de 7.04 de voyageurs; en 1914-15 le nombre de wagons de marchandises par train a été de 15.33, et celui des voyageurs de 6.68.

Le nombre moyen de wagons vides par train a été de 3.13, en 1913.14, et de 3.83 en 1914-15.

En 1913-14, la moyenne de trains-milles par mille de chemin de fer a été de 3,606.-74 pour les marchandises et de 2,120.54 pour les voyageurs; en 1914-15, ces chiffres ont respectivement été de 3,208,73 et 1,990.45.

En 1913-14 la moyenne par mille de chemin de marchandises rapportant des recettes et transportées sur une distance d'un mille a été de 976,507.62 tonnes; pour les voyageurs elle a été de 146,052.63. En 1914-15, les chiffres ont été de 799,433.93 tonnes pour les marchandises et de 121,609.14 pour les voyageurs.

En 1913-14, le nombre de tonnes, de marchandises seulement, par mille de chemin de fer, transportées sur une distance d'un mille, a été de 994,319.93, et en 1914-15 de 820,680.22.

En 1913-14, le nombre de milles parcourus par les trains a été de 3,089,559, pour les voyageurs, et de 5,254,911 pour les marchandises. En 1914-15, il a été de 3,029,348 pour les voyageurs, et de 4,505,162 pour les marchandises.

En 1913-14, la distance parcourue par les wagons chargés a été de 79,794,405 milles, et de 69,047,776 milles en 1914-15.

En 1913-14, la distance parcourue par les wagons vides a été de 16,439,758 milles, et de 17,241,555 milles en 1914-15.

En 1913-14, la distance parcourue par les fourgons de queue a été de 4,831,573 milles et de 4,237,833 milles en 1914-15.

La distance totale parcourue par les wagons en 1913-14 a été la suivante; wagons de voyageurs, 21,749,482 milles; wagons de marchandises, 101,065,736 milles. En 1914-15 les chiffres ont été: wagons de voyageurs, 20,240,606; wagons de marchandises, 90,627,164.

En 1913-14, le nombre total de tonnes de marchandises transportées a été de 5,501,582 tonnes. Sur ce nombre 5,287,740 tonnes ont rapporté des recettes. En 1914-15, ce nombre s'est élevé à 4,808,836, dont 4,529,002 ont rapporté des recettes.

En 1913-14, les réfections des wagons de voyageurs ont coûté $606.12 par wagon, soit 1·46 cent par wagon-mille; en 1914-15, elles ont coûté $738.11, soit 1·84 cent par wagon-mille.

En 1913-14, les réfections des wagons de marchandises ont coûté $64.37, par wagon, soit 0·85 cent par wagon-mille. En 1914-15, elles ont coûté $55.62, soit 0·86 cent par wagon-mille.

En 1913-14, les réfections des locomotives ont coûté $2,294.84 par locomotive, soit 8·70 cents par locomotive-mille. En 1914-15, elles ont coûté $2,255.09, soit 9.39 cents par locomotive-mille.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

C'est un chemin de fer à voie étroite, 3 pieds 6 pouces. Il s'étend de Tignish à Georgetown, 158·60 milles, et de Charlottetown à Murray-Harbour, 52·30 milles, avec embranchements jusqu'à Souris, Elmira et au Cap-Traverse. La longueur exploitée du chemin est de 275·2 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars, 1915, les dépenses portées au compte du capital se sont accrues à $570,530.70, portant à $9,490,899.71 la dépense totale au compte du capital. L'article principal a été celui de la traverse à wagons de la Pointe Carleton, I.-P.-E., au cap Tourmente, N.-B., sur la terre ferme, lequel s'est élevé à $566,613.63.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes se sont chiffrées par $415,495.44, et les frais d'exploitation se sont élevés à $598,226.97, laissant un déficit de $182,731.53. Comparativement à l'exer-

cice précédent, les recettes brutes ont accusé une augmentation de $5,878.70, et les frais d'exploitation en ont accusé une de $26,811.60.

Les dépenses au compte du revenu (frais d'exploitation) sont classifiées comme celles de l'Intercolonial, sous cinq chefs principaux, avec leurs diverses subdivisions. Elles comprennent: Entretien de la voie et des structures, $166,097.82; entretien du matériel, $96,766.48; dépenses de traction, $9,891.17; frais de transport, $306,471.43; frais généraux, $19,000,07.

Le nombre de voyageurs transportés a été de 423,496, soit une diminution, comparativement à l'année précédente, de 22,243, produisant $184,416.25, ce qui donne une augmentation de $766.46. Il a été transporté 108,055 tonnes de marchandises, une diminution de 7,696 tonnes, produisant $187,622.15, une augmentation de $3,618.04. Les revenus provenant des postes et de divers autres services se sont élevés à $43,457.04, soit une augmentation de $1,494.20.

Les marchandises transportées comprenaient: produits agricoles, 35,795 tonnes; animaux, volailles, poissons et leurs produits, 15,925 tonnes; produits miniers, 19,995 tonnes; produits de la forêt, 14,840 tonnes; articles fabriqués, effets de ménage, meubles et divers, 38,717 tonnes.

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été de 477,025; par les trains, de 384,631; par les wagons, de 2,388,869.

Les recettes brutes par mille de chemin de fer ont été de $1,509.79; par locomotive-mille, de 87 cents; par train-mille, de $1.08 et par wagon-mille, de 17·39 cents.

Les frais d'exploitation par mille de chemin de fer ont été de $2,173.79, et par train-mille, de 155·53 cents.

La valeur du matériel en magasin, le 31 mars, 1915, était de $62,695.61, comprenant le combustible, $15,312.82; le matériel de la voie, $18,724.23, et divers, $28,658.56.

On trouvera de plus amples détails dans les rapports du surintendant et d'autres fonctionnaires dans les annexes, partie III.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin s'étend depuis la Jonction de Windsor, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Windsor, N.-E. Il a 32 milles de longueur.

En vertu d'une convention portant la date du 13 décembre, 1892, qui prolongeait une convention antérieure faite en 1871, le service de cette ligne a été fait par la Compagnie du chemin de fer Dominion-Atlantic, la compagnie payant tous les frais accessoires à l'exploitation et gardant les deux tiers des recettes brutes, et l'Etat se chargeant de tous les frais d'entretien de la voie et des ouvrages et recevant l'autre tiers des recetttes brutes. Cet arrangement expira le 31 décembre, 1913, mais on a accordé à la compagnie le droit de continuer l'exploitation de la ligne en attendant une nouvelle convention que l'on est à étudier.

On a constaté qu'il faudrait encourir des dépenses considérables afin de mettre ce chemin en mesure de satisfaire sûrement les exigences du trafic, et particulièrement en ce qui concerne le renforcement des structures des ponts, ces dépenses étant évaluées à environ $300,000. Finalement, on a décidé de faire une convention avec la compagnie à l'effet de louer le chemin à la compagnie, pour un loyer annuel de $22,500, à la condition que la compagnie se chargerait de faire cette dépense. Un décret de l'exécutif en

date du 4 novembre 1914 a autorisé la signature de cet arrangement, et il a été légalement signé le 1er janvier 1914. Cet arrangement sera en vigueur durant une période de 99 ans à partir de cette date. On est à dresser les comptes de la compagnie et du chemin de fer Intercolonial de façon à faire face à la situation actuelle.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

En vertu d'un arrangement en date du 18 mars 1915, approuvé par la loi de 1915, chap. 16, et en vertu d'un décret de l'exécutif en date du 12 mai 1915, ce chemin de fer a été acheté par le gouvernement, comme faisant partie du service de chemins de fer de l'Etat, pour la somme de $270,000. Il était entendu que la convention devait entrer en vigueur le 1er août 1914, et que le gouvernement devait en avoir le droit exclusif de propriété, le contrôle d'exploitation et la perception des revenus jusqu'à ce que le transport soit complètement effectué et que le prix d'achat soit versé. Le transport n'à pas encore été effectué, mais le gouvernement a pris possession du chemin le 31 août 1914, et l'a exploité depuis cette date.

Ce chemin a 35·79 milles de longueur, et s'étend de Sackville au cap Tourmente, N.-B., faisant un raccordement entre le chemin de fer Intercolonial et la nouvelle traverse de chemin de fer qui sera exploitée entre le cap Tourmente et la Pointe Carleton, dans l'Ile-du-Prince-Edouard.

Durant l'exercice, la somme de $24,700 a été dépensée pour mettre ce chemin sur le même pied que les embranchements de l'Intercolonial. On trouvera dans le rapport du gérant général des chemins de fer de l'Etat, annexe III, les détails concernant les dépenses d'exploitation, le trafic, etc.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

En vertu d'une convention en date du 1er août 1914, approuvée par la loi de 1915, chap. 16, et en vertu d'un décret de l'exécutif en date du 27 août 1914, le gouvernement a loué ce chemin de fer pour une période n'excédant pas cinq ans, à raison d'un loyer annuel de $90,000, payable semi-annuellement, et l'option d'acheter, en aucun temps de cette période, pour la somme de $2,700,000. Le gouvernement en a pris possession, comme faisant partie des chemins de fer de l'Etat, le 1er août 1914. Ce chemin de fer a 111·30 milles de longueur, et s'étend du chemin de fer Intercolonial, à Campbellton, N.-B., à Saint-Léonard, N.-B.

Durant l'exercice, la somme de $1,300 a été dépensée pour mettre ce chemin de fer sur le même pied que les embranchements du chemin de fer Intercolonial. On trouvera dans le rapport du gérant général des chemins de fer de l'Etat, annexe III, les détails concernant les dépenses d'exploitation, les recettes, le trafic, etc.

CHEMIN DE FER SAINT-JEAN ET QUEBEC.

En vertu de la loi de 1912, chapitre 49, a été approuvée une certaine convention, en date du 5 mars 1912, faite entre le gouvernement fédéral et la province du Nouveau-Brunswick et la compagnie du chemin de fer Saint-Jean et Québec à l'effet de louer à

l'Etat, pour une période de quatre-vingt-dix-neuf ans, le chemin de fer de la compagnie, lorsque la construction en sera terminée, à partir de la cité de Saint-Jean, N.-B., jusqu'à un point de raccordement avec le chemin de fer Transcontinental à ou près de la ville de Grand-Falls, N.-B.; la loi devant entrer en vigueur à sa proclamation par le Gouverneur en conseil. Il était entendu par cette convention que le chemin de fer devait être complété et équipé vers le 1er novembre 1915; de plus, que, lorsque certaines sections seraient construites et équipées, l'Etat louerait et exploiterait ces sections.

On trouvera de plus amples renseignements dans le rapport du gérant général des chemins de fer de l'Etat, annexe III.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON.

Ce chemin de fer fera le service de Le-Pas, Manitoba, à un point situé sur la rivière Saskatchewan où se fait un raccordement avec le chemin de fer Canadian-Northern, jusqu'à Port-Nelson, sur la côte ouest de la Baie-d'Hudson.

En août 1911, on a adjugé à l'entreprise la construction des 185 milles qui séparent Le-Pas du portage Thicket. Le 20 septembre 1912, il a été adjugé une entreprise pour la construction d'une autre longueur de 68 milles, du portage Thicket à Split-Lake-Junction et le 17 décembre 1912, on a adjugé une troisième entreprise pour la construction des 165 milles qui séparent Split-Lake-Junction de Port-Nelson. Le tout forme une longueur de 418 milles.

L'installation finale à Port-Nelson a été complétée en août 1914, formant une longueur totale de la ligne, de Le-Pas à Port-Nelson, de 424 milles. Vers la fin de l'exercice, 31 mars 1915, la voie avait été posée jusqu'au 220e mille, la ligne de service télégraphique construite jusqu'au 175e mille, et l'emplacement de la voie nettoyé jusqu'à quelques milles de la deuxième traverse de la rivière Nelson, 332e mille.

Les travaux de construction des terminus pour le chemin de fer à Port-Nelson ont été exécutés par le département à l'aide d'une équipe sous la surveillance d'un ingénieur. Les travaux comprennent la construction des jetées, d'un pillier brise-lames, la construction d'une cale sèche, l'érection d'usines, entrepôts, et autres bâtisses, et l'assemblage d'une drague hydraulique, l'érection de signaux d'alarme, et la construction d'un chemin de fer de terminus pour transporter les matériaux.

La navigation, durant la saison ouverte de 1914, a été satisfaisante. Vingt-quatre passages de vaisseaux, sous le contrôle du département, outre vingt autres passages, ont été effectués dans le détroit sans accident sérieux.

Relativement à cette question, il est important de faire remarquer que durant la saison de navigation de 1915, des phares à signaux intermittents, visibles à une distance de huit milles, ont été installés par le ministère de la Marine et des Pêcheries à un certain nombre d'endroits sur la baie d'Hudson et dans les détroits d'Hudson, savoir: Sur la falaise de l'extrémité nord de l'île Goodwin; sur l'île Résolution (Hatton Headland); à l'extrémité est de l'île de Galles; à l'extrémité est de l'île du Lapin (à l'entrée de l'anse Ashe); à l'extrémité ouest de l'île Charles; sur l'extrémité sud de l'île Nottingham; sur l'île située dans la direction nord-ouest du groupe Digges. Tous ces endroits se trouvent dans les détroits d'Hudson. Dans la baie d'Hudson elle-même, des signaux ont été installés aux endroits suivants: Sur l'extrémité nord de l'île Mansel; sur la pointe sud-est de l'île Coast; sur l'extrémité nord du cap Tatnam;

et sur le Banc Nelson, près de Port-Nelson; ce dernier est visible à une distance de 11 milles.

Ces endroits sont reliés à Port-Nelson par des stations de télégraphie sans fil Marconi établies à cet endroit et à Le-Pas.

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1915, les dépenses se sont élevées à $4,773,-743.99, ce qui porte à $10, 860,776.66 la dépense totale.

On trouvera les rapports des ingénieurs du chemin de fer et des terminus de Port-Nelson, de même que le rapport de l'ingénieur en chef du département, à l'annexe VI. Il y a aussi plusieurs reproductions de photographies intéressantes du chemin de fer et des terminus.

CHEMIN DE FER NATIONAL TRANSCONTINENTAL.

Aux termes d'une convention, datée du 29 juillet 1903, ratifiée par la loi fédérale de cette année-là, chapitre 71, et aux termes d'une convention modificatrice, datée du 18 février 1904, ratifiée par la loi de cette année-là, chapitre 24, la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, compagnie constituée en corporation par la loi de 1903, chapitre 122, a souscrit certaines obligations au sujet de la construction et de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer, entièrement sur le territoire canadien, entre la cité de Moncton, dans la province du Nouveau-Brunswick, et les eaux navigables de l'océan Pacifique. Le chemin de fer se compose de deux divisions, savoir, la division est, entre Moncton et Québec, de là vers l'ouest en passant par la partie nord des provinces de Québec et d'Ontario, et à travers la province du Manitoba jusqu'à la cité de Winnipeg, et la division ouest, entre Winnipeg et l'océan Pacifique. La division de l'est est en voie de construction par le gouvernement sous la direction d'une commission nommée par le Gouverneur en conseil. A son achèvement elle doit être louée, entretenue et exploitée par la compagnie, qui entreprend de construire à ses propres frais et de maintenir et exploiter la division ouest. Le bail de la division est doit être pour une période de 50 années, à un loyer de 3 pour 100 par année sur le coût de sa construction; les sept premières années du terme devant être exemptes de loyer; les deux divisions doivent être équipées par la compagnie, le premier équipement devant être d'au moins $20,000,000.

Pour aider la compagnie dans la construction de la division ouest, il est stipulé que le gouvernement garantira le paiement du capital et des intérêts sur une émission d'obligations des titres garantis à un chiffre égal à 75 pour 100 du coût de sa construction, cette somme ne devant pas dépasser $13,000 par mille pour ce qui concerne la section des Prairies, depuis Winnipeg jusqu'à la limite est des Montagnes-Rocheuses.

Cette limite a été établie sur la rive est de Wolfe-Creek, à un endroit situé à 120 milles à l'ouest d'Edmonton.

Par la loi de 1905, chapitre 98, trois actes de transport hypothécaires, figurant dans la dite loi, ont été ratifiés et confirmés, à savoir, un daté du 10 juin 1905, fait entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie Royal Trust et Sa Majesté, pour assurer l'émission des obligations portant première hypothèque; le second, en date du 15 mars 1905, entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie National Trust et la compagnie du Grand-Tronc, pour assurer l'émission des obligations de seconde hypothèque; et le troisième, portant aussi la date du 15 mars 1905, entre la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique, la compagnie National

Trust et la compagnie du Grand-Tronc, pour assurer l'émission d'obligations portant première hypothèque concernant l'embranchement désigné sous le nom d'"Embranchement du Lac-Supérieur ".

Des paiements, à même les produits des obligations de la compagnie, pour travaux effectués, etc., sur la division ouest, sont faits de temps à autre sur certificats soumis par l'ingénieur en chef de l'Etat pour cette section, attestant que les dépenses sont approuvées.

La loi de 1909, chap. 19, autorise le prêt de $10,000,000 à la compagnie pour l'aider à terminer la section des " prairies ", lequel prêt est garanti, comme garantie accessoires, sujet à toute autre obligation antérieure, par une hypothèque sur la section des " prairies " de son chemin. Ce prêt porte intérêt à 4 pour 100 par année, et est remboursable en dix ans.

Il a été dûment effectué par le ministre des Finances, et l'acte hypothécaire porte la date 22 mai 1909.

La loi de 1913, chapitre 19, autorise le prêt, à la compagnie, d'une somme ne dépassant pas $15,000,000, à intérêt de 4 pour 100, et remboursable le 1er juillet 1923. Sous l'autorité de cette loi, on a avancé $15,000,000 à la compagnie, et à titre de garantie pour ce prêt, la compagnie a transporté à l'Etat des débentures pour un montant égal, tel que prévu par la loi.

La loi de 1913, chapitre 24, autorise l'achat d'obligations de la compagnie, à 3 pour 100, jusqu'à concurrence de ce qui reste de l'émission autorisée. L'Etat a fait l'acquisition de cette balance qui s'élève à £6,800,000.

La loi de 1914, chapitre 34, autorise la garantie du principal et de l'intérêt d'une émission d'obligations à quatre pour cent que la compagnie fera afin que le reliquat des sommes requises pour compléter la " section des montagnes " soit suffisant à défrayer les dépenses n'excédant pas $16,000,000; les dites obligations seront assurées par un nouveau contrat en fidéicommis accordant les hypothèques ou changements sur les entreprises et les propriétés actuelles et futures de la compagnie; la dite garantie sera acceptée en règlement plein, final et satisfaisant de toutes réclamations de la compagnie et de l'appui dont elle pourrait avoir besoin pour la construction de la division ouest.

Conformément aux dispositions de cette loi, un acte de fiducie assurant l'émission d'obligations au montant de £3,280,000 a été mis en vigueur le 5 août 1914.

Les diverses dépenses faites par l'Etat pour la division de l'est devront être effectuées à même les crédits votés à cette fin par le Parlement, et sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux, à qui devront être fournis mensuellement des états de toutes les recettes, dépenses et obligations.

La Commission devra fournir annuellement au Gouverneur en conseil, par l'entremise du ministre des Chemins de fer et Canaux, un rapport indiquant les recettes et les dépenses de l'année, et autres renseignements sur le chemin de fer, lequel rapport sera soumis au Parlement.

Le siège de la commission est à Ottawa.

En vertu des diverses lois et de divers décrets de l'exécutif, le délai fixé pour l'achèvement du chemin de fer a été prolongé et la loi de 1914 (loi de garantie du Grand-Tronc-Pacifique), article 11, porte que " nonobstant quoi que ce soit contenu dans le dit acte de fiducie du dixième jour de juin 1905, ou dans tout acte ou arrêté du conseil jusqu'à présent rendu, la date de l'achèvement de la division de l'Ouest sera le trente-unième jour de décembre mil neuf cent quinze ". Par l'article 2 de

cette loi, la "Division de l'Ouest" signifie cette partie s'étendant depuis la cité de Winnipeg jusqu'à l'océan Pacifique.

Par la loi de 1912, chap. 39, la construction de la division est, et son exploitation, jusqu'à ce qu'elle soit achevée et affermée à la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique, ont été placées sous les soins et la direction d'un commissaire (au lieu de quatre), devant être nommé par le gouvernement et rester en fonctions durant bon plaisir. Par décret de l'éxécutif daté du 4 avril 1912, M. R. W. Leonard, I.C., le président de la commission alors existante, a été nommé commissaire à cette fin.

M. Léonard ayant démissionné, le ministre des Chemins de fer et Canaux fut nommé commissaire par décret de l'exécutif daté du 3 juillet 1914 et tel que l'autorise le chapitre 43 de la loi de cette année.

Le onzième rapport de la Commission, c'est-à-dire celui de l'exercice clos le 31 mars 1914, a été préparé et il sera régulièrement déposé devant le Parlement. Il a été imprimé séparément.

Le résumé suivant indique quelle était la situation à la fin de l'exercice.

DIVISION DE L'EST.

(Moncton à Winnipeg.)

Le nombre total de mille depuis Moncton, N.-B., jusqu'au côté ouest de la rue Water, Winnipeg, est approximativement de 1,804·52 milles. Cela comprend, cependant, le pont de Québec qui traverse le fleuve Saint-Laurent, en cours de construction, et dont la longueur sera 1·10 mille. Le posage des rails, entre Moncton et Winnipeg (sauf ceux du pont de Québec) a été terminé en novembre 1913, la dernière cheville ayant été enfoncée le 17 de ce mois.

D'ici à l'achèvement du pont de Québec, les communications avec l'autre côté du fleuve se feront au moyen d'un transbordeur.

Jusqu'au mois de mars 1915, les rails de la ligne principale avaient été posés sur une distance de 1,803·445 milles. Il avait aussi été construit 529·531 milles de voies de garage et de parcs, auxquels il faut ajouter 19·610 milles de voies doubles reliant le pont de Québec à Québec, ce qui porte à 2,352·586 milles la longueur totale de la voie. Les ponts d'acier ont été pratiquement achevés.

La dépense totale effectuée par la Commission au cours de l'exercice clos le 31 mars 1915, sur toute la division est, s'est élevée à $9,834,746.75, portant à $152,802,-745.77 sa dépense totale depuis la date de son organisation, en septembre 1904, à cette date-là. Cette somme comprend $36,182.91 pour l'exploitation, en 1912-13, de la section comprise entre Moncton et Edmundston, N.-B. Le comptable en chef de la Commission a transmis des sommaires détaillés des dépenses encourues durant le dernier exercice.

Au cours de l'exercice, 1913-14 le chemin de fer Intercolonial a, dans une certaine mesure, exploité le chemin sur une distance de 285·25 milles, compris entre Moncton, N.-B., et Escourt, P.Q., point situé à 54·85 milles à l'ouest d'Edmonton, N.-B. Au cours de l'exercice 1914-15 l'Intercolonial a fait le service de la route entre Moncton et Chaudière, soit une distance de 455·15 milles. On trouvera les détails de cette exploitation dans les rapports ci-joints (annexe, partie III) du contrôleur et du trésorier des chemins de fer de l'Etat.

Le relevé du comptable du ministère (partie I des annexes au présent rapport) indique que la dépense faite sur la division est, pour l'exercice clos le 31 mars 1915, a été de $9,831,952.58 et que la dépense totale sur cette division jusqu'à cette date s'est élevée à $152,802,745.77 répartie comme suit:

1904	$ 6,249 40
1905	778,491 28
1906	1,841,269 95
1907	5,537,867 50
1908	18,910,449 41
1909	24,892,422 68
1910	19,968,126 86
1911	23,488,208 40
1912	21,110,633 05
1913	13,766,916 39
1914	12,670,108 27
1915	9,831,952 58*
Total	$152,802,745 77

DIVISION DE L'OUEST.

La division de l'ouest s'étend de la limite ouest des têtes de ligne de Winnipeg, sur la rive est de la rivière Assiniboine, dans la ville de Winnipeg, jusqu'à la ville de Prince-Rupert, sur la côte du Pacifique, soit une distance de 1,745 milles.

Elle est divisée en deux sections, savoir: la " section des Prairies ", s'étendant de Winnipeg jusqu'à la rive est du Creek-du-Loup—endroit situé à 120 milles à l'ouest d'Edmonton, capitale de la province d'Alberta—soit une distance de 915 milles, et la " section des Montagnes ", qui s'étend de la rive est de Creek-du-Loup jusqu'à Prince-Rupert, soit une distance de 830 milles. Les terminus se prolongent sur une distance de 3¼ milles le long du bord de l'eau dans la ville de Prince-Rupert.

Cette division est en voie de construction. C'est la compagnie de chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique qui l'a construite en vertu des conventions de garantie ci-dessus mentionnées, et l'ingénieur en chef de la division, sur le certificat duquel les paiements sont faits à la compagnie, est M. Collingwood Schreiber, C.M.G., dont le rapport, indiquant l'état des travaux à la fin de l'exercice financier, le 31 mars 1915, se trouve aux annexes au présent rapport, partie IV.

En voici une résumé succinct:

On a exploité la division entière entre Winnipeg et Prince-Rupert depuis le 6 septembre 1914; deux fois par semaine, un train express a fait le service aller et retour et, de plus, tous les jours un train pour voyageurs et marchandises a fait le service entre Winnipeg et Prince-George, C.-B., endroit située à 467 milles à l'est de Prince-Rupert.

* D'après le rapport des Commissaires du chemin de fer National Transcontinental, la dépense de l'exercice est de $9,834,746.75, soit un écart de $2,794.17. Cela s'explique par le fait qu'au cours de l'exercice le comptable de la commission a fait un remaniement afin de couvrir les remboursements de crédits au compte des années antérieures de même qu'un remaniement des chèques impayés renvoyés au ministère des Finances. Ces item ont été inclus dans les rapports du comptable du ministère pour les années antérieures.

"SECTION DES PRAIRIES".

Le travail accompli durant l'année a été loin de répondre aux exigences du contrat et à la fin de l'exercice il restait encore pour à peu près $950,000 de travail à faire.

"SECTION DES MONTAGNES".

Le travail qui reste à faire est le suivant: combler plusieurs ponts temporaires de pilotis, prolonger les voies de remisage, ballaster en certains endroits, construire des remises additionnelles, des boutiques, des postes divisionnaires, des passages, des bouches d'eau, des réservoirs d'huile et autres accessoires aux terminus de Prince-Rupert.

DÉPENSES.

Au 31 mars 1915 le montant approuvé et vérifié des dépenses, sur la "section des Montagnes" s'élevait à $87,119,153.09, duquel il faut déduire le pourcentage payable à la compagnie et qui se chiffre à $65,339,364.82, et le montant des dépenses, sur la "section des Prairies" au 31 octobre 1907, s'élevait à $15,556,482.84; il faut déduire là-dessus le pourcentage payable qui est de $10,335,482.92. On n'a émis aucun autre certificat pour cette section.

PONT DE QUEBEC.

Le 29 août 1907, le pont "cantilever" en voie de construction à Québec par la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec (commencé à l'origine avec subvention de $1,000,000 autorisée par la loi de 1899, chap. 7, et en vertu d'un accord intervenu le 12 novembre 1900) s'est subitement écroulé.

Aux termes d'un arrangement conclu avec la compagnie, en date du 19 octobre 1903, et ratifié par la loi de 1903, chap. 54, le gouvernement avait entrepris de garantir le principal et l'intérêt des obligations ou autres valeurs de la compagnie jusqu'à concurrence de $6,678,200, la compagnie abandonnant ses droits à la balance restant impayée de la dite subvention, et la dite garantie devant être assurée par hypothèque sur les franchises, péages et biens de la compagnie. Le 1er février 1904, un acte de transport d'hypothèque était exécuté, transportant à la *Royal Trust Company* de Montréal, en fidéicommis, toutes les propriétés et franchises de cette compagnie et pourvoyant à l'émission d'obligations à cet effet.

Il était stipulé dans cet arrangement que le gouvernement aurait le droit en tout temps, à un mois d'avis, de prendre possession de l'entreprise, de l'actif, des biens et des franchises de la compagnie en payant aux actionnaires le montant de leurs actions au pair, ne dépassant pas $265,585.70, avec intérêt à 5 pour 100, et une prime de 10 pour 100 sur la valeur au pair des actions acquittées.

Sur la dite subvention de $1,000,000, il avait déjà été payé à la compagnie un total de $374,353.33, antérieurement à l'exécution de la convention précitée; et après cela des paiements ont été faits à même le produit des obligations, sur certificats de l'ingénieur du gouvernement justifiant des travaux faits et des matériaux délivrés.*

* L'historique de la part prise par le gouvernement à la construction de ce pont, antérieurement à son écroulement figure dans le rapport annuel du ministère de 1907-08, p. XLVII.

Après l'écroulement du pont, le droit du gouvernement d'acquérir l'entreprise de la compagnie a été exercé en vertu d'un décret du Conseil du 17 août 1908. La date de la prise de possession était le 1er décembre 1908. Le total des montants payés par le gouvernement aux divers actionnaires pour leurs actions s'est élevé à $355,279.07, et ce paiement a été effectué en novembre 1908. Le titre de cession et de transfert au gouvernement porte la date du 18 octobre 1909.

En vertu d'un décret du Conseil en date du 17 août 1908, une commission de trois ingénieurs a été constituée en vue de la préparation de nouveaux plans et devis, et de la reconstruction du pont, avec autorisation de faire appel à des ingénieurs experts en qualité d'aviseurs au sujet des divergences qui pourraient surgir.

En juin 1910, les demandes formelles de soumissions furent faites par la voie des journaux. En réponse, 35 offres différentes furent soumises, et dûment prises en considération par la Commission qui, finalement, après avoir pris l'avis d'ingénieurs consultants, recommanda d'accepter un plan alternatif soumis par la *St. Lawrence Bridge Co.* (à laquelle sont associées la *Dominion Bridge Co.* et la *Canadian Bridge Co.*). La Commission fut d'avis que ce projet se recommandait par certaines qualités de force, de simplicité de construction, de répartition économique de matériaux et d'apparence générale, devant produire un pont qui "pourrait soutenir très avantageusement la comparaison avec les plus beaux types de ponts à longue portée en existence". Par décret du Conseil du 31 mars 1911, autorisation fut donnée de passer un contrat avec les compagnies conjointes mentionnées, et ce contrat fut exécuté le 4 avril 1911. Le prix convenu est de 9·02c. par tonne, représentant environ $8,650,000, une économie d'environ $2,600,000 ayant été réalisée par l'élimination des voies pour le trafic des véhicules projetées dans l'ancien plan. La date fixée pour l'achèvement des travaux est le 31 décembre 1915.

Le pont, une fois terminé, aura une longueur totale de 3,228 pieds, soit environ trois cinquième de mille. La travée centrale aura 1,800 pieds de longueur; la longueur de la partie suspendue sera de 640 pieds. Cette travée aura, sur une longueur de 760 pieds au-dessus du chenal, une hauteur de 150 pieds entre ses parties inférieures et le niveau du fleuve, à marée haute. Les deux fermes "cantilever" auront chacune une longueur de 580 pieds. La largeur, entre les armatures, sera de 88 pieds. Le pont comprendra un chemin de fer à double voie, et deux trottoirs pour les piétons.

A la date du 10 janvier 1910, un contrat pour les assises fut passé avec MM. M. T. et J. J. Davis, dont la soumission était la plus basse des trois reçues, en réponse à des annonces publiées dans les journaux; et des arrangements supplémentaires, rendus nécessaires par des changements survenus dans le plan du caisson et dans l'emplacement de la pile d'ancrage nord, furent conclus avec eux le 23 mai 1910 et le 2 septembre 1911.

La Commission des ingénieurs chargée des travaux de reconstruction, telle que constituée à l'origine, a été modifiée à la suite des démissions, et elle se compose maintenant comme suit: Charles N. Monserrat, M. Soc. Can. I. C., président et ingénieur en chef; Ralph Modjeski, Soc Am. I. C., et C. E. Schneider, Soc. Can. I. C., et ancien président, Soc. Am. I. C.

Le siège de la Commission est à Montréal.

Les rapports de la Commission et de l'ingénieur en chef, pour l'exercice clos le 31 mars 1915, figurent dans les annexes jointes au présent rapport, partie V.

Le rapport établit qu'au 31 mars 1914, toutes les assises étaient achevées. Les travaux exécutés consistent en 106,090 verges cubes de maçonnerie, le tout recouvert

de lourds blocs de granit posés sur un fond de béton; les piles principales supportent, à leur sommet, 18 pieds de granit solide, afin de répartir la charge. L'estimé final a été adopté en décembre, de cette année. (On fera remarquer que l'entreprise a été subséquemment terminée et que le calcul définitif en porte le véritable coût à $2,376,-756.23, soit $71,718.77 de moins que le chiffre spécifié par le devis original de l'ingénieur.)

Pour ce qui est de la superstructure, il est dit qu'au cours de l'exercice, les entrepreneurs, la *St-Lawrence Bridge Co.* avaient fait des progrès soutenus, et que, sur un poids total de 65,000 tonnes dont on prévoyait avoir besoin, ils en ont fabriqué 38,518 tonnes. De cette quantité, on en a transporté 36,528 tonnes sur l'emplacement du pont; on en a fait le montage complet de 15,000 tonnes.

Une seconde grue roulante de montage est en voie de construction sur la rive sud du fleuve; on s'en servira pour l'érection de la pile d'ancrage, au sud, pendant la saison de 1915.

On trouvera à la fin du rapport ministériel des plans et des photographies faisant voir les travaux exécutés et ceux à exécuter.

Les dépenses faites au cours du dernier exercice jusqu'au 31 mars 1915 se sont élevées à $2,816,305.10 payées à même le capital, et portant le total des dépenses effectuées pour la reconstruction du pont à $7,764,393.14.

En ajoutant à cette somme les dépenses au compte du revenu, savoir, pour l'exercice 1908-9, $422,867.12 (montant dans lequel est comprise la somme de $355,279.07, payée pour l'acquisition des actions de la compagnie du pont et du chemin de fer de Québec, et $31,765.44, représentant les frais de la Commission d'enquête sur les causes de l'écroulement de l'ancienne structure, et $111,782.02 pour l'exercice 1909-10, pour la préparation des plans, etc., soit un total de $534,655.14, somme en regard de laquelle figure un crédit de $100,000 payés en 1910 au gouvernement par la *Phœnix Bridge Company,* les entrepreneurs de la première superstructure, dans le règlement définitif des réclamations faites à la suite de l'écroulement, le total net du coût à l'Etat, au 31 mars 1915, est de $8,198,748.78. Cela ne comprend pas la somme de $374,353.33, montant de la subvention versée à la Compagnie du pont de Québec, ainsi que susmentionné, ni les sommes payées par le ministère des Finances pour les obligations garanties de la compagnie, etc., et qui forment un total de $6,975,266.20.

CANAL WELLAND (FORT TONNAGE).

Cette œuvre importante a pour objet l'élargissement et le creusage du canal, afin de permettre le passage de navires d'un plus fort tonnage que ceux dont on se sert aujourd'hui.

Le canal actuel est situé entre Port-Colborne, sur le lac Erié, et Port-Dalhousie, sur le lac Ontario. Sa longueur est de 26¾ milles; on remarque 25 écluses d'ascension dont les dimensions sont de 270 pieds par 45, avec une profondeur de 14 pieds d'eau au-dessus du busc.

Le canal projeté, tel que finalement tracé suit le cours du canal Welland actuel de Port-Colborne, sur le lac Erié, à Allanburg, jusqu'à mi-chemin à travers la péninsule. De ce point il faudra faire une nouvelle percée qui traversera le canal actuel juste au bas de l'écluse n° 25, le niveau des eaux des deux canaux était le même à cet endroit,

c'est-à-dire 568 pieds au-dessus du niveau de la mer. Le nouveau canal traversera encore le canal actuellement existant au-dessous de l'écluse n° 11, les eaux des deux canaux étant, à cet endroit, 382 pieds au-dessus du niveau de la mer.

Le canal projeté entre dans le lac Ontario à l'embouchure du ruisseau de Dix-Milles, environ trois milles à l'est de Port-Dalhousie. La longueur totale du canal à partir du lac à l'entrée du canal est de 25 milles, et la différence du niveau entre les deux lacs qui est de 325½ pieds sera surmontée par sept écluses d'ascension ayant chacune une chute de 46½ pieds. Ces écluses mesureront chacune 800 pieds de longueur et 80 pieds de largeur et contiendront un volume d'eau de 30 pieds de profondeur, au-dessus du busc à l'eau basse. La largeur du canal au bas sera de 200 pieds et pour le présent les biefs du canal ne seront creusés que de 25 pieds seulement, mais toutes les pièces de fondation seront enfoncés de 30 pieds, on pourra creuser le canal à aucun temps par le seul procédé du dragage des biefs.

On construira une nouvelle butée au brise-lames de l'ouest à Port-Colborne, assurant ainsi la tranquilité des eaux dans le port pendant les tempêtes.

Les jetées de l'entrée extérieure dans le lac Ontario seront situées à environ 1½ mille de la côte, là où l'eau est profonde de 30 pieds; on creusera un large chenal à partir de ces jetées et l'on élèvera de chaque côté un remblai d'environ 500 pieds de largeur. Les murs des écluses s'élèveront de 82 pieds au-dessus du seuil des portes de ces écluses.

L'œuvre sera divisée en 9 sections. La section n° 1, qui est d'à peu près 3 milles, et se trouve à l'extrémité où le canal atteint le lac Ontario, est sous contrat de construction depuis le 1er août 1913; la section n° 2, longue d'à peu près 4 milles et un tiers, est sous contrat de construction depuis le 31 décembre 1913; la section n° 3, mesurant à peu près 2 milles, est sous contrat de construction depuis le 4 octobre 1913; la section n° 5 est sous contrat de construction depuis le 22 décembre 1913. On a jusqu'ici accompli beaucoup de travail. On en trouvera la description dans le rapport de l'ingénieur préposé à la direction des travaux, rapport contenu dans l'Annexe 6 ci-jointe. A la fin du rapport, on remarquera un certain nombre de photographies et de cartes.

Durant l'année 1913-14 on a dépensé la somme de $994,257.60, et durant l'exercice de 1914-15, celle de $4,074,200.69, ce qui fait une dépense totale de $5,068,458.29. Il faut ajouter à cela les dépenses antérieures d'arpentages préliminaires, de forage, etc., qui se chiffrent à $187,238.15, formant un total, jusqu'au 31 mars 1915, de $5,255,696.44.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNES.

Les renseignements relatifs aux chemins de fer subventionnés sont fournis dans les rapports du comptable et du secrétaire légiste du ministère respectivement. On trouvera ces rapports aux annexes jointes au présent rapport, partie I et II. Celui du comptable indique tous les paiements effectués chaque année depuis l'établissement du système de subventions aux chemins de fer. Le rapport du secrétaire légiste traite de plusieurs contrats de subventions passés au cours de l'année dernière, et donne certains renseignements particuliers à chacune de ces conventions.

Le total des subventions payées à même le revenu, au cours de l'exercice clos le 31 mars 1915 s'est chiffré par $5,191,507.48.

COMMISSION DES CHEMINS DE FER DU CANADA.

La loi 3 Edouard VII, chapitre 58 (1903), modifiant et revisant la loi concernant les chemins de fer, décréta l'abolition du comité des chemins de fer du Conseil privé, et la création d'une commission portant le titre ci-dessus, et se composant de trois membres (portés à six par le chapitre 62 des lois de 1908) devant être nommés par le Gouverneur en conseil; cette loi entra en vigueur le 1er février 1904, par proclamation, sous l'autorité d'un décret de l'exécutif, en date du 18 janvier 1904, qui nommait en même temps certaines personnes au poste de commissaires. Par la loi de 1908, chap. 61, la juridiction de la Commission a été étendue à l'exploitation des lignes télégraphiques et téléphoniques, et, par la loi de 1908, chap. 62, certains amendements furent apportés dans sa constitution et autrement. Par la loi de 1909, chap. 31, la Commission fut autorisée à déterminer le prix maximum exigible pour l'énergie électrique développée par les pouvoirs hydrauliques et affermés de la Couronne. Une loi de 1910, chap. 50, a modifié certaines dispositions de la loi des chemins de fer au sujet des pouvoirs de la Commission, et la loi de la même année, chap. 57, a étendu la juridiction de la Commission de façon à ce qu'elle pût fixer les tarifs de la télégraphie sans fil et des télégraphes ou câbles sous-marins. La loi de 1911, chap. 22, autorise la Commission à exiger des compagnies de chemins de fer l'établissement d'un personnel de garde-feux, a modifié les précédentes au sujet de la disposition de l'électricité développée au moyen de forces hydrauliques affermées par l'Etat, et établit, entre autres, de quelle façon la Commission devra agir pour assurer le bon fonctionnement des chemins de fer subventionnés. Le bureau de la Commission est à Ottawa, bien qu'elle soit autorisée à siéger dans toute partie du Canada. Ses décisions et ses ordonnances sont définitives, sauf appel à la cour suprême sur les questions de juridiction ou de droit, et sauf aussi l'action du Gouverneur en conseil, à sa discrétion.

La Commission est tenue de soumettre chaque année au Parlement un rapport de ses actes. Le rapport de l'exercice clos le 31 mars 1915 a été reçu et sera régulièrement communiqué au Parlement.

CANAUX.

Pour les douze mois terminés le 31 mars 1915, les canaux du Canada ont entraîné une dépense totale de $7,314,131.98, comprenant $5,490,796.03, portés au compte du capital; $444,730.17, portés au compte du revenu; $777,931.67, pour le personnel, et $600,674.11, pour les réfections, les deux dernières sommes ont été imputées sur le revenu.

Les loyers restant dus, le 1er avril 1914, s'élevaient à $135,760.98. Les loyers accrus pendant l'exercice se sont élevés à $254,712.67, soit un total de $390,473.65. Au cours de l'exercice il a été perçu sur cette somme, déduction faite des rabais, $2,171.99, un total de $230,336.87. Le reliquat restant dû le 31 mars 1915, s'élevait à $152,024.29. Il ne faut pas oublier qu'en règle générale les loyers sont payables d'avance, ce qui explique comment il se fait qu'il y ait tant de loyers dus à la fin de chaque exercice.

Le total net du revenu perçu s'est élevé à $427,763.14, le solde se composant de droits de quaiage, d'amendes, etc., et d'un total de $176,674.38, provenant de l'exploitation de l'élévateur à grains de Port-Colborne, sur le canal Welland.

Il n'est exigé aucun péage sur les canaux du Canada, depuis 1903-4.

Un résumé de ces dépenses et recettes se trouve dans les relevés fournis par le comptable du ministère, et imprimés dans les annexes, partie I, du présent rapport.

Les chiffres qui précèdent se rapportent à l'exercice 1914-15 mais on trouvera dans un rapport séparé, sous le titre "Statistiques des canaux", une très volumineuse statistique sur le mouvement des canaux, et diverses statistiques commerciales ayant trait à la saison de navigation de 1914.

Les principaux faits compilés dans cette statistique peuvent se résumer comme suit:—

Le mouvement total sur les canaux du Canada pour la saison de 1914 s'est élevé à 37,023,237 tonnes, soit une diminution de 15,030,676 tonnes, comparé à celui de la saison précédente; 287,326 passagers ont été transportés, soit une diminution de 48,473.

Les données qui suivent sur le mouvement des principaux canaux pendant la saison de navigation de 1914 offrent un certain intérêt:—

Par le canal Welland, il est passé 3,860,969 tonneaux de fret, soit une augmentation de 290,255 tonneaux dont 2,116,378 se composaient de produits agricoles, et 360,434 tonneaux de produits forestiers; 949,306 tonnes de houille ont été transportées; 3,725,099 tonneaux étaient du fret direct, dont 2,936,740 tonneaux ont passé vers l'est.

Sur cette quantité de fret direct, les navires canadiens ont transporté 2,936,740 tonneaux, soit une augmentation de 383,198 tonneaux, et ceux des Etats-Unis 188,359 tonneaux, soit une diminution de 185,081 tonnes.

Le fret direct total pour l'est et l'ouest passé par ce canal, à destination des ports des Etats-Unis, a été 509,079 tonnes, soit une diminution de 16,254 tonnes sur l'année 1913.

La quantité de grain transportée à Montréal par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent a été 1,837,804, tonnes, soit une augmentation de 572,436 tonnes, comparativement à l'exercice précédent. Il n'a pas été fait de transbordement à Ogdensburg depuis 1903.

Sur les canaux du Saint-Laurent, il a été transporté 4,391,493 tonnes de marchandises, soit une augmentation de 89,066 tonnes; 3,067,497 tonnes à destination de l'est et 625,422 tonnes à destination de l'ouest; 2,020,035 tonnes étaient des produits agricoles; 1,247,520 tonnes du charbon, et 668,775 tonnes de produits forestiers.

Sur les canaux de l'Ottawa, le total du fret transporté a été de 335,132 tonnes, soit une diminution de 30,306 tonnes; 171,440 étaient des produits forestiers.

Sur le canal Chambly, on a transporté 436,905 tonnes, soit une diminution de 118,697 tonnes; 293,242 tonnes étaient des produits forestiers, et 118,566 du charbon.

Sur le canal Rideau, 151,739 tonnes, soit une diminution de 19,484. De ce total il y avait 15,041 tonnes de produits forestiers et 10,277 tonnes de charbon.

Sur le canal St-Pierre, la quantité transportée a été de 54,180 tonnes, soit une diminution de 17,334 tonnes, le tout comprenant 27,774 tonnes de charbon.

Sur le canal Murray, 83,907 tonnes, soit une diminution de 96,669 tonnes.

Sur le canal de Trent, il est passé 67,715 tonnes, soit une augmentation de 11,915 tonnes; de ce total 62,473 tonnes étaient des produits forestiers.

A l'écluse St-André, sur la rivière Rouge, Manitoba, le volume des opérations a été de 42,013 tonnes.*

* Cet ouvrage consistant en une écluse et un barrage sur la Rivière-Rouge, à environ 15 milles au nord de Winnipeg, a été construit et est tenu en service par le ministère des Travaux publics. Cette écluse procure une communication entre Winnipeg et le lac Winnipeg, et elle n'est ici mentionnée que pour des fins de statistique.

Sur le canal du Sault-Sainte-Marie, le mouvement total du fret a été de 27,599,184 tonnes, soit une diminution de 15,100,140 tonnes,** transportées sur 5,977 navires, et le nombre des éclusages a été de 4,712. Il a été transporté 98,067,167 boisseaux de blé et 32,165,065 boisseaux d'autres céréales; 2,205,810 barils de farine, 20,913,764 tonnes de minerai de fer, 2,338,644 tonnes de charbon et 20,596,200 pieds de bois, mesure de planche.

Le rapport de l'ingénieur en chef du ministère et les rapports des fonctionnaires placés sous sa direction immédiate, lesquels rapports se trouvent dans la partie VI des annexes, fournissent des renseignements explicites au sujet des différents travaux qui lui sont confiés, et dont les principaux sont le chemin de fer de la Baie-d'Hudson, le canal de Trent, le nouveau canal de Welland, ainsi que les têtes de ligne du chemin de fer Intercolonial près de Halifax.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER.

Le relevé des déclarations attestées sous serment des compagnies de chemin de fer, relatif à leurs opérations, au Canada, durant les douze mois expirés le 30 juin 1914, est préparé par le directeur des statistiques des ministères. On en fait l'objet de la publication d'un rapport distinct.

STATISTIQUES DES CANAUX.

Les statistiques du trafic effectué par les canaux de l'Etat, durant la saison de navigation de 1913, sont compilés sous la direction du même fonctionnaire, et elles sont aussi publiées sous forme de rapport distinct.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre.

** Ceci comprend 1,748,669 tonnes de commerce canadien et 13,282,007 tonnes de commerce américain. Il y a eu diminution de 11,581,091 tonnes de minerai de fer, et 2,006,658 tonnes de charbon.

ANNEXES

PREMIÈRE PARTIE

RELEVÉS DU COMPTABLE

INDIQUANT

Les Frais des Chemins de Fer et Canaux

ET LES

RECETTES PENDANT L'EXERCICE DE 1914-15

ET LES ANNÉES PRÉCÉDENTES

TABLE DES MATIÈRES

Rapports du comptable indiquant les déboursés et les revenus du ministère des Chemins de fer et Canaux.

CHEMINS DE FER.

DÉPENSES.

ETAT général des dépenses du ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1915.

—	$ c.	$ c.
DÉPENSES TOTALES—d'après les relevés aux pages 9 et 10		50,063,988 90
Dépenses imputables aux chemins de fer	34,340,117 77	
" " " " en général	399,602 43	
" " au pont de Québec	2,816,305 10	
" " pour subventions aux chemins de fer	5,191,507 48	
Dépenses totales pour chemins de fer		42,747,532 78
Dépenses imputables aux canaux	7,134,972 29	
" " " en général	179,159 69	
Dépenses totales pour canaux		7,314,131 98
Dépenses générales	2,324 14	2,324 14
Dépenses totales		50,063,988 90
CLASSIFICATION DES DÉPENSES GÉNÉRALES.		
Compte du capital	30,172,765 05	
Compte des recettes	13,876,059 63	
Compte du revenu	823,656 74	
Fonds consolidés (subventions aux chemins de fer), recettes	5,191,507 48	
Dépenses totales durant l'exercice		50,063,988 90
CLASSIFICATION DES DÉPENSES EN DÉTAIL.		
Chemins de fer—		
Dépenses au compte du capital—chemins de fer	21,865,663 92	
" " " en général		
		21,865,663 92
Dépenses au compte des recettes—chemins de fer	12,474,453 85	
" " " en général	23,000 00	
		12,497,453 85
" " du revenu—chemins de fer en général	376,602 43	
		376,602 43
Pont de Québec—		
Dépenses au compte du capital—pont de Québec	2,816,305 10	
		2,816,305 10
Subventions aux chemins de fer.		
Revenu consolidé—subventions aux chemins de fer	5,191,507 48	5,191,507 48
Dépenses totales pour chemins de fer $42,747,532.78.		
Canaux—		
Dépenses au compte du capital—canaux	5,490,796 03	
" " " canaux en général		
		5,490,796 03
" " du revenu, canaux	405,806 32	
" " canaux en général	38,923 85	
		444,730 17
" " des recettes, personnel des canaux	675,770 67	
" " " " " en général	102,161 00	
" " " réparations aux canaux	562,599 27	
" " " " " en général	38,074 84	
		1,378,605 78
Dépenses totales pour canaux, $7,314,131.98.		
Dépenses générales—compte du revenu	2,324 14	
		2,324 14
Dépenses totales		50,063,988 90

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

W. C. LITTLE,
Comptable.

RECETTES.

ETAT général des recettes perçues par le ministère des Chemins de fer et Canaux durant l'exercice clos le 31 mars 1915.

—	$ c.	$ c.
TOTAL DES RECETTES PERÇUES	.....	12,577,120 46
Recettes des chemins de fer	12,149,357 32	
" canaux	427,763 14	
Total des recettes	.....	12,577,120 46
ETAT DÉTAILLÉ DES RECETTES PERÇUES—		
Chemins de fer—		
Chemins de fer Intercolonial	11,444,873 13	
Embranchement de Windsor	23,169 22	
Total	11,468,042 36	
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick	65,468 92	
* Chemin de fer Transcontinental National	153,213 55	
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard	25,419 81	
Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard	415,495 44	
Chemin de fer Saint-Jean et Québec	21,717 24	
Recettes totales des chemins de fer	.....	12,149,357 32
Canaux—	55,741 46	
Canal Welland	176,674 38	
" Elévateur de Port-Colborne	100 00	
Canal Lachine	139,692 15	
Canal Beauharnois	14,788 65	
Canal Cornwall	7,778 35	
Canal de Williamsburg	2,107 00	
Canal Soulanges	3,654 00	
Canal Chambly	856 50	
Canal de Carillon et Grenville	1,152 00	
Canal Rideau	6,268 68	
Canal de Trent	17,893 04	
Canal Saint-Pierre	2 00	
Canal du Sault Ste-Marie	493 00	
Canal Murray	247 00	
Canal et écluse Ste-Anne	313 93	
Canal de la chute des Chats	1 00	
		427,763 14
Total des recettes perçues	.....	12,577,120 46

* Exploitation partielle seulement.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT des dépenses sur les canaux pour l'exercice se terminant le 31 mars 1915.

Désignation des travaux.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.	Imputable sur le revenu.		Dépenses totales de l'année.
			Personnel.	Réparations	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Carillon et Grenville			26,025 79	17,292 32	43,318 11
Chambly		13,662 63	35,306 82	42,837 76	91,807 21
Cornwall	3,500 00	23,275 15	83,540 13	39,809 58	150,124 86
Lachine	213,835 06	22,915 14	104,535 61	95,618 99	436,904 80
Murray			5,443 70	4,480 59	9,924 29
Rideau		80,238 38	63,319 23	105,386 73	248,944 34
Sault Ste-Marie			26,766 76	31,114 80	57,881 56
Soulanges	92,609 72	27,598 82	41,095 09	41,580 87	202,884 50
Ecluse Ste-Anne		7,043 41	4,715 62	4,249 29	16,008 32
Ecluse St-Ours			4,280 50	3,896 03	8,176 53
St-Pierre		83,241 31	4,897 45	240 82	88,379 58
Trent	1,001,700 35	59,406 00	47,963 61	47,922 02	1,156,991 98
Welland	104,950 21	73,333 15	193,363 54	97,544 82	469,191 72
Welland (haute navigation)	4,074,200 69				4,074,200 69
Williamsburg		3,036 65	34,516 82	30,624 65	68,178 12
" Rapide Plat		12,055 68			12,055 68
	5,490,796 03	405,806 32	675,770 67	562,599 27	7,134,972 29
EN GÉNÉRAL POUR LES CANAUX.					
Dragueurs—Lachine				10,189 88	10,189 88
" —Rideau				23,065 38	23,065 38
Divers			3,163 25	2,055 19	5,218 44
Divers travaux non stipulés		4,271 94			4,271 94
Gratification aux employés malades (statutaire)—Loi de 1908			34,232 08		34,232 08
Employés à la statistique			42,496 75		42,496 75
Travail le dimanche		17,412 46			17,412 46
Relevés hydrauliques et inspections.					
Recherches en vertu de la Loi des Enquêtes nº 615		79 60			79 60
Canaux, Québec—					
Dragages		9,128 48			9,128 48
Charpente neuve pour grue		7,997 53			7,997 53
Remise des intérêts provenant des dépôts de garantie en faveur de Cossette et Cie		31 84			31 84
Revêtement bétonné d'une chaussée à Valleyfield		2 00			2 00
Entretien			20,768 92		20,768 92
Jetée de la Baie de la Faim				2,764 39	2,764 39
Divers—					
Allocations charitables en faveur de familles d'employés défunts			1,500 00		1,500 00
		38,923 85	102,161 00	38,074 84	179,159 69
Total	5,490,796 03	444,730 17	777,931 67	600,674 11	7,314,131 98

Total sur canaux—$7,314,131.98.

ETAT des dépenses sur les chemins de fer pour l'exercice se terminant le 31 mars 1915.

Travaux.	Imputable sur le capital.	Imputable sur le revenu.	Imputable sur le revenu. Travaux.	Total.
CHEMINS DE FER.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Baie d'Hudson	4,773,743 99			4,773,743 99
Intercolonial	6,663,436 65		11,438,373 14	18,101,809 79
International du Nouveau-Brunswick	1,300 00		111,706 35	113,006 35
Transcontinental National	9,831,952 58		239,527 25	10,071,479 83
Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	24,700 00		43,942 53	68,642 53
Ile-du-Prince-Edouard	570,530 70		598,226 97	1,168,757 67
*St-Jean et Québec			24,694 75	24,694 75
Embranchement de Windsor			17,982 86	17,982 86
Total	21,865,663 92		12,474,453 85	34,340,117 77
Pont de Québec	2,816,305 10			2,816,305 10
Subventions aux chemins de fer		5,191,507 48		5,191,507 48
EN GÉNÉRAL SUR CHEMINS DE FER.				
Commission des chemins de fer, entretien de		168,935 70		168,935 70
" " " (statutaire)		45,091 44		45,091 44
" " " cas		7,227 50		7,227 50
Relevés hydrauliques et inspections		45,650 98		45,650 98
Fonds pour croisements de voie		92,099 48		92,099 48
Maintien, réparations et changements au wagon du gouverneur général		7,500 00		7,500 00
Pour défrayer les dépenses relatives à la consolidation de la loi des chemins de fer		3,000 00		3,000 00
Contribution à l'Université McGill		2,500 00		2,500 00
Contribution à l'Ecole polytechnique de Montréal		2,500 00		2,500 00
Honoraires du directeur pour le gouvernement de la Cie Grand-Tronc Pacifique		2,000 00		2,000 00
Congrès International de Bruxelles		97 33		97 33
Allocations aux familles d'employés défunts			6,500 00	6,500 00
Revenus divers, somme requise pour paiement d'allocations aux veuves, etc., du capitaine et de l'équipage du steamer *Sharon*, propriété du Dominion			16,500 00	16,500 00
Total		376,602 43	23,000 00	399,602 43
Total sur chemins de fer	24,681,969 02	5,568,109 91	12,497,453 85	42,747,532 78
Grand total sur chemins de fer y compris le pont de Québec, $42,747,532 78				
DIVERS.				
Coût de litiges		678 04		678 04
Diverses enquêtes en vertu de la loi des enquêtes		1,646 10		1,646 10
Total		2,324 14		2,324 14
Totaux généraux sur chemins de fer et canaux y compris divers	30,172,765 05	6,015,164 22	13,876,059 63	50,063,988 90

Montant total des frais, $50,063,988.90.

* Cette somme ne comprend pas $2,977.51 que l'on aurait dû porter en faveur des comptes ouverts, ce qui amène le revenu réel au chiffre de $18,739.73. Cet écart sera mentionné dans les comptes de 1915-16.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

W. C. LITTLE,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions, renouvellements, réparations ordinaires et personnel d'exploitation jusqu'au 31 mars 1915.

CANAL DE LA BAIE VERTE.

——	Année terminée.	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la confédération	1871	....	17,929 34
" " "	1872	....	6,399 41
" " "	1873	....	14,943 83
" " "	1874	....	4,018 90
" " "	1875	....	443 00
" " "	1876	....	110 75
" " "	1877	....	22 30
" " "	1878	....	....
" " "	1879	....	....
" " "	1880	....	....
" " "	1881	....	520 00
Total		....	44,287 53

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL BEAUHARNOIS. †

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la confédération	....	1,611,424 11	....	....	....
" " " ..	1868	....	63,193 75	9,349 99	6,216 98
" " " ..	1869	....	55 00	9,626 99	6,498 57
" " " ..	1870	....	27 50	10,117 57	6,384 81
" " " ..	1871	....	....	12,316 53	5,722 36
" " " ..	1872	....	27 50	11,792 46	15,733 38
" " " ..	1873	....	5,122 50	12,210 73	9,882 06
" " " ..	1874	....	26 00	15,392 51	10,990 56
" " " ..	1875	....	36 00	14,399 32	12,253 01
" " " ..	1876	....	....	14,465 86	17,170 83
" " " ..	1877	....	....	14,377 63	15,207 36
" " " ..	1878	....	....	14,383 37	9,861 05
" " " ..	1879	....	....	15,015 86	10,370 71
" " " ..	1880	266 15	....	15,362 61	8,997 34
" " " ..	1881	....	....	17,659 93	10,770 67
" " " ..	1882	....	....	18,804 53	20,813 86
" " " ..	1883	....	6,727 44	18,287 77	15,826 71
" " " ..	1884	....	3,277 98	19,107 38	16,232 61
" " " ..	1885	....	7,999 79	18,960 40	14,637 70
" " " ..	1886	....	8,491 80	19,228 90	14,356 00
" " " ..	1887	....	3,633 57	18,867 45	14,999 88
" " " ..	1888	....	14,411 97	19,325 05	14,285 98
" " " ..	1889	....	10,993 52	20,019 11	14,982 54
" " " ..	1890	....	....	19,847 42	14,999 20
" " " ..	1891	....	17,085 68	18,886 86	12,537 39
" " " ..	1892	....	1,696 23	20,050 01	14,999 80
" " " ..	1893	....	....	20,348 34	14,107 11
" " " ..	1894	....	6,547 72	20,574 53	13,903 46
" " " ..	1895	....	27,982 93	20,428 59	12,299 49
" " " ..	1896	....	....	20,725 47	15,050 85
" " " ..	1897	....	9,813 15	21,012 64	14,862 98
" " " ..	1898	25,000 00	5,799 34	20,650 00	16,164 92
" " " ..	1899	....	1,000 00	20,613 32	13,463 01
" " " ..	1900	....	4,959 22	20,147 59	14,505 30
" " " ..	1901	....	483 40	20,118 42	14,199 12
" " " ..	1902	....	....	16,682 52	6,532 33
" " " ..	1903	....	....	8,218 14	10,063 38
" " " ..	1904	....	....	9,236 27	11,936 37
" " " ..	1905	....	14,949 83	9,086 68	10,499 99
" " " .	1906	....	2,531 24	9,291 91	18,640 71
" " " ..	1907	....	598 64	7,552 02	11,711 09
" " " ..	1908	....	2,260 81	7,032 31	13,019 76
" " " ..	1909	....	21,758 84	....	†
" " " ..	1910	....	24,319 49	....	†
Total	..	*1,636,690 26	265,810 84	649,574 89	525,691 23

* *Voir* page 25 au sujet du total pour le Saint-Laurent et les canaux.
†Aucuns déboursés depuis 1910.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE CARILLON ET GRENVILLE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial	....	*	....	....	....
Frais du gouvernement avant la confédération	......	63,053 64	....	....	....
" 1868 à 1879 compris	....	1,721,338 16	50,155 93	112,345 38	126,775 54
" depuis	1880	281,514 27	....	11,959 14	7,625 54
" "	1881	336,707 53	....	13,059 18	8,076 91
" "	1882	433,084 39	....	14,387 49	7,582 68
" "	1883	433,575 10	....	17,479 58	8,310 02
" "	1884	399,267 16	....	17,393 91	7,918 42
" "	1885	157,187 72	....	19,702 30	10,429 26
" "	1886	104,973 24	75 00	20,597 82	9,303 31
" "	1887	20,747 11	....	20,011 36	19,554 41
" "	1888	38,996 29	....	21,531 12	10,036 62
" "	1889	298 17	....	22,098 88	10,135 66
" "	1890	17 58	4,526 61	15,896 16	7,582 38
" "	1891	....	4,395 25	21,230 22	10,796 68
" "	1892	34,585 64	15,036 48	17,458 69	8,620 15
" "	1893	207 00	42,298 74	16,762 71	10,669 28
" "	1894	385 55	20,034 94	14,144 98	11,620 09
" "	1895	....	5,963 76	15,453 21	12,303 25
" "	1896	3,850 31	....	13,995 69	12,161 10
" "	1897	1,908 44	4,939 20	13,780 29	11,607 95
" "	1898	82,663 37	5,082 03	11,697 81	10,993 61
" "	1899	39,999 37	....	11,919 27	11,478 88
" "	1900	22,802 27	4,476 50	13,657 06	14,666 71
" "	1901	4,930 65	9,331 95	13,342 22	13,416 00
" "	1902	....	16,998 69	13,725 99	19,366 30
" "	1903	....	15,992 52	14,348 17	17,766 28
" "	1904	....	9,150 07	16,224 94	17,262 29
" "	1905	....	8,715 46	15,858 19	19,977 19
" "	1906	....	24,179 33	18,232 71	10,924 72
" "	1907	....	9,393 38	16,749 03	7,036 40
" "	1908	....	1,387 35	23,019 45	9,775 35
" "	1909	....	68,597 35	23,085 54	10,758 01
" "	1910	....	10,410 09	23,512 72	11,925 28
" "	1911	....	9,051 98	23,608 04	11,303 46
" "	1912	....	....	25,496 59	11,531 20
" "	1913	....	774 60	25,730 35	16,299 00
" "	1914	....	10,464 53	26,452 76	12,199 42
Total	.....	†4,182,092 96	351,431 74	735,948 95	528,788 63

* Ces frais n'ont pas été donnés—les renseignements y relatifs étaient conservés au bureau de l'Artillerie à Montréal et ont été détruits par le feu en 1852.

† Compris dans le total des frais des ouvrages de la rivière Ottawa, *voir* page 20. Coût de l'agrandissement, $4,119,039.32.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CHAMBLY.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement avant la confédération	......	634,711 76	....	....	....
" " 1868 à 1879 compris...	...	2,495 00	8,315 25	122,386 28	170,152 70
" " depuis ..	1880	....	....	11,516 22	12,377 74
" " " ..	1881	....	....	13,950 47	20,705 17
" " " ..	1882	....	31,796 41	16,686 78	16,843 60
" " " ..	1883	....	21,332 36	15,904 38	15,182 24
" " " ..	1884	....	41,640 77	18,448 85	12,003 34
" " " ..	1885	....	21,049 23	18,378 55	13,046 95
" " " ..	1886	....	14,547 27	19,501 28	11,999 77
" " " ..	1887	....	17,911 17	19,053 62	20,071 37
" " " ..	1888	....	65,536 64	20,073 60	11,823 74
" " " ..	1889	....	51,437 87	19,679 22	19,392 18
" " " ..	1890	....	23,221 48	19,655 38	14,399 93
" " " ..	1891	....	43,344 41	19,204 76	11,399 93
" " " ..	1892	....	38,353 99	19,665 22	12,976 48
" " " ..	1893	....	21,127 65	19,310 29	12,451 03
" " " ..	1894	....	8,657 78	19,040 93	11,779 12
" " " ..	1895	....	6,147 63	19,325 49	11,920 74
" " " ..	1896	....	3,694 63	19,349 65	11,801 12
" " " ..	1897	....	12,665 88	18,754 17	13,128 55
" " " ..	1898	*150.00	13,184 68	17,992 90	12,466 51
" " " ..	1899	....	15,255 42	18,336 50	11,997 51
" " " ..	1900	....	5,448 88	18,397 58	13,995 00
" " " ..	1901	....	1,195 00	18,529 48	17,572 35
" " " ..	1902	....	19,132 80	18,832 25	17,313 02
" " " ..	1903	....	8,977 43	19,286 10	21,745 65
" " " ..	1904	....	26,701 59	21,544 69	25,656 00
" " " ..	1905	....	33,066 50	26,970 79	19,896 57
" " " ..	1906	....	26,192 72	26,039 53	25,173 48
" " " ..	1907	....	29,953 80	19,916 33	22,508 88
" " " .	1908	157 90	34,264 31	28,375 21	30,627 72
" " " ..	1909	13,907 02	35,784 54	28,440 40	24,389 29
" " " ..	1910	30,479 41	8,207 00	29,198 76	22,825 53
" " " ..	1911	20,000 04	8,717 20	30,548 74	23,950 19
" " " ..	1912	15,469 20	26,838 40	34,796 66	29,508 01
" " " ..	1913	12,529 07	3,486 97	34,323 21	44,748 39
" " " ..	1914	2,697 03	10,314 09	34,155 28	39,712 20
" " " ..	1915	....	13,662 63	35,306 82	42,837 76
Total	......	†731,696 52	751,074 47	911,876 47	870,379 76

* Moins le produit de vente d'une pièce de terre en 1898.
† Canal Chambly et rivière Richelieu—

Canal Chambly, tel que ci-dessus...........................	$ 731,696 52
Moins les dépenses du gouvernement avant la confédération, *voir* Comptes publics, 1868, partie I, page 9................	634,711 76
Dépensé par le gouvernement avant la confédération..........	$ 96,984 76
Déposé à titre d'actif aux Comptes publics, 1868................	433,807 83
Conforme au bilan des Comptes publics, 1915..............	$ 530,792 59

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

W. C. LITTLE,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL CORNWALL.

—	Exercice terminé.	Imputable sur le capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement avant la confédération.	......	1,933,152 69		....	....	....
Dépensé par le gouvernement de 1868 à 1875 inclusivement.	......	12,472 04	....	31,585 51	94,202 59	59,009 74
Coût de la construct. primitive.	......	....	1,945,624 73			
Dépenses de 1868 à 1879 inclu-vement.						
Dépenses depuis ..	.....	337,318 87		....	54,339 77	22,782 57
" " ..	1880	109,454 95		....	14,440 33	9,735 76
" " ..	1881	53,948 14		....	15,173 60	5,524 10
" " ..	1882	44,587 61		....	15,052 20	6,634 62
" " ..	1883	21,728 93		....	18,283 67	8,361 71
" " ..	1884	22,018 13		....	18,475 48	9,007 73
" " ..	1885	62,034 90		16,298 96	15,988 96	12,368 51
" " ..	1886	57,820 83		6,960 95	15,994 80	11,832 83
" " ..	1887	46,966 43		....	17,520 54	12,100 29
" " ..	1888	67,945 74		....	16,938 54	13,942 64
" " ..	1889	163,993 85		....	17,890 55	58,205 26
" " ..	1890	365,038 01		2,000 00	17,063 49	12,758 18
" " ..	1891	599,001 85		1,459 98	16,077 72	9,830 05
" " .	1892	398,555 25		2,345 26	15,596 66	9,864 36
" " ..	1893	352,536 13		....	15,173 01	9,668 14
" " ..	1894	404,990 22		....	15,344 02	7,733 54
" " ..	1895	450,689 65		21,497 74	15,414 56	13,053 55
" " ..	1896	448,408 31		2,175 00	15,472 26	25,259 56
" " ..	1897	438,487 51		....	15,540 43	16,438 32
" " ..	1898	133,208 96		....	15,011 50	15,431 02
" " ..	1899	37,649 00		15,960 80	16,000 00	14,623 90
" " ..	1900	169,889 51		18,547 50	18,798 10	13,998 29
" " ..	1901	62,032 47		....	17,104 13	13,166 89
" " ..	1902	90,535 18		....	17,896 58	15,045 95
" " ..	1903	77,833 81		....	70,129 29	19,205 66
" " ..	1904	113,795 16		1,730 16	45,792 64	20,932 55
" " ..	1905	104,093 45		8,324 83	71,073 68	28,100 67
" " ..	1906	37,879 09		20,063 79	71,246 77	31,893 13
" " ..	1907	5,218 03		4,191 61	52,050 56	24,489 18
" " ..	1908	9,897 90		11,270 83	73,651 90	35,708 68
" " ..	1909	495 00		151,628 65	75,581 54	42,978 72
" " ..	1910	89 54		35,549 06	76,519 49	51,330 83
" " ..	1911	....		76,719 09	78,583 80	45,362 81
" " ..	1912	8,037 07		60,352 90	83,784 79	59,338 24
" " ..	1913	....	....	29,753 37	79,897 25	56,423 40
" " ..	1914	3,500 00	....	45,537 81	83,018 63	53,039 73
	1915			23,275 15	83,540 13	39,809 58
Coût de l'agrandissement......	....	....	5,300,679 48	....	....	....
Total	.....	....	* 7,242.804 21	563,953 80	1,386,123 83	875,181 11

* Inclus dans le coût total, fleuve Saint-Laurent et canaux, *Voir* page 52.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

ECLUSE ET DIGUE DE LA CULBUTE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement de 1873 à 1879 inclusiv.	......	223,211 32	39,224 52	....	....
" " depuis ..	1880	16,688 20	....	202 50	259 31
" " " ..	1881	4,721 62	....	962 85	....
" " " ..	1882	29,567 15	....	790 00	162 33
" " " ..	1883	14,249 60	....	695 00	288 99
" " " ..	1884	8,151 16	....	733 50	....
" " " ..	1885	19,071 76	....	730 00	572 75
" " " ..	1886	26,385 27	....	730 00	2,396 14
" " " ..	1887	7,760 88	....	730 00	967 33
" " " ..	1888	7,573 99	....	739 50	730 60
" " " ..	1889	17,112 01	....	1,050 00	116 53
" " " ..	1890	2,818 35	....	747 83	....
" " " ..	1891	2,183 15	9,122 05	745 25	499 91
" " " ..	1892	....	1,546 25	736 00	....
" " " ..	1893	....	1,420 65	749 00	13 55
" " " ..	1894	....	2,540 14	730 00	494 43
" " " ..	1895	....	1,475 26	436 05	434 28
" " " ..	1896	....	....	....	....
" " " ..	1897	....	....	....	....
" " " ..	1898	....	....	....	100 00
" " " ..	1899	....	....	....	....
" " " ..	1900	3,085 00	....	....	....
" " " ..	1901	197 00	....	....	....
" " " ..	1902	....	1,135 00	....	....
" " " ..	1903	....	....	....	....
" " " ..	1904	....	2,204 50	....	....
" " " ..	1905	....	2,255 00	....	....
Moins chèques non réclamés..	1913	385 00	....	....	....
Total....................	......	*382,391 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15

* Compris dans le coût total des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 20.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL LACHINE.

——	Exercice terminé.	Capital.		Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé par le gouvernement impérial..........	....	40,000 00		....	....	....
Dépensé par le gouvernement avant la confédération....	....	2,547,532 85		....	....	....
Dépensé par le gouvernement depuis la confédération......	1868	......		1,852 70	13,742 05	10,431 51
" "	1869	2,000 00		....	14,209 02	12,085 84
Coût de la construct. première et agrandiss. de 1845 à 1869	.....	....	2,589,532 85			
Frais de gouvernement de 1870 à 1879 inclusivement.....	......	4,610,389 35		47,389 61	275,742 45	202,892 10
Dépensé par le gouvern. depuis	1880	369,566 74		....	38,950 90	10,223 62
" " " ..	1881	292,165 51		....	39,027 99	19,888 33
" " " ..	1882	252,821 33		2,978 66	41,158 90	17,116 46
" " " ..	1883	396,496 96		1,859 68	45,554 91	18,199 59
" " " ..	1884	188,266 18		....	48,624 51	19,683 24
" " " ..	1885	111,215 23		....	49,004 85	20,199 78
" " " ..	1886	210,509 42		....	50,969 10	19,199 18
" " " .	1887	28,772 52		12,981 59	53,113 97	22,567 81
" " " ..	1888	19,414 34		7,996 38	52,229 61	19,999 64
" " " ..	1889	76,032 96		972 71	54,110 67	22,957 71
" " " ..	1890	7,448 03		8,238 46	53,114 34	22,999 38
" " " ..	1891	217 53		16,155 75	50,721 69	36,292 98
" " " ..	1892	87,852 35		27,480 80	52,729 37	67,499 62
" " " ..	1893	445,983 21		50,937 40	53,185 00	51,616 79
" " " ..	1894	64,345 14		17,152 48	60,174 03	40,939 70
" " " ..	1895	189,944 36		32,405 20	56,337 44	25,891 45
" " " ..	1896	184,998 25		8,193 15	58,342 96	24,950 20
" " " ..	1897	282,052 48		14,664 21	57,533 20	25,820 73
" " " ..	1898	216,717 44		819 62	57,282 50	33,391 92
" " " ..	1899	162,351 83		3,103 99	55,990 00	35,776 90
" " " ..	1900	125,009 41		12,210 88	56,791 45	31,988 81
" " " ..	1901	97,305 52		12,072 87	58,364 29	50,005 48
" " " ..	1902	113,328 26		36,249 02	59,435 33	45,853 97
" " " ..	1903	58,426 92		109,893 43	69,762 03	53,054 20
" " " ..	1904	181,487 06		162,705 14	77,233 17	50,660 92
" " " ..	1905	112,460 47		144,996 37	86,209 93	65,202 42
" " " ..	1906	103,798 28		133,518 77	84,708 78	60,064 84
" " " ..	1907	18,840 85		65,872 25	53,308 14	47,465 20
" " " ..	1908	203,307 25		92,362 48	74,222 78	70,427 37
" " " ..	1909	359,041 77		143,526 35	72,049 32	82,081 39
" " " ..	1910	215,611 98		70,000 20	77,701 55	75,247 71
" " " ..	1911	253,098 27		73,260 66	72,285 01	91,941 84
" " " ..	1912	312,868 94		56,174 60	87,989 26	111,254 82
" " " ..	1913	463,291 97		....	89,509 15	91,689 64
" " " ..	1914	358,443 93	....	29,962 15	97,547 54	110,123 84
Coût de l'agrandissement......	1916	213,835 06	11,387,717 10	22,915 14	104,535 61	95,618 99
Total.......	......	....	13,977,249 95	1,420,902 70	2,553,502 10	1,913,305 92

Total des dépenses sur le capital comme ci-dessus..................		$ 13,977,249 95
Frais portés au compte du fleuve St-Laurent et canaux *voir* page 25.	$ 2,950,104 15	
Frais du gouvernement impérial....................	40,000 00	
		2,990,104 15
Conforme au bilan des Comptes publics, 1915..................		$ 10,987,145 80

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

W. C. LITTLE,
Comptable.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

LAC SAINT-FRANÇOIS.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la confédération	1898	3,420 00	....
" " "	1899	23,110 00	2,495 47
" " "	1900	15,431 35	12,288 39
" " "	1901	15,000 00	8,060 30
" " "	1902	13,945 25	....
" " "	1903	5,000 00	....
" " "	1904	....	2,199 52
" " "	1905	†	....
Total	....	* 75,906 71	25,043 68

* Y compris le coût total du fleuve Saint-Laurent et des canaux, *voir* page 25.
† Transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries en 1905.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

LAC SAINT-LOUIS.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la confédération	1895	4,758 14	....
" " "	1896	49,909 31	....
" " "	1897	73,300 41	....
" " "	1898	64,495 83	....
" " "	1899	57,607 79	....
" " "	1900	11,765 70	....
" " "	1901	12,918 31	....
" " "	1902	6,000 00	....
" " "	1903	9,508 72	....
" " "	1904	7,916 90	....
" " "	1905	†	....
Total	....	* 298,176 11	....

* Compris le coût total du fleuve Saint-Laurent et des canaux, *voir* page 25.
† Transféré au ministère de la Marine et des Pêcheries en 1905.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL MURRAY.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement avant la confédération	....	....	....	....	....
" depuis " ..	1868	....	400 00	....	....
" " " .	1882	7,135 63	....	....	....
" " " ..	1883	84,071 68	....	....	....
" " " .	1884	118,187 43	....	....	....
" " " ..	1885	148,902 66	....	....	....
" " " ..	1886	179,704 52	....	....	....
" " " ..	1887	142,563 66	....	....	....
" " " .	1888	146,754 37	....	....	....
" " " ..	1889	215,326 46	....	....	....
" " " ..	1890	106,760 35	....	494 31	....
" " " ..	1891	61,260 49	....	5,137 03	173 53
" " " ..	1892	5,964 22	....	5,803 48	3,505 15
" " " ..	1893	30,838 79	....	5,499 62	5,341 34
" " " ..	1894	....	....	5,667 52	5,295 57
" " " ..	1895	....	....	5,354 97	5,063 49
" " " ..	1896	....	....	5,409 10	5,410 33
" " " ..	1897	....	....	5,526 87	3,966 41
" " " ..	1898	....	....	5,799 94	4,710 23
" " " ..	1899	....	....	5,073 70	3,533 68
" " " ..	1900	....	....	5,613 83	2,777 60
" " " ..	1901	....	....	5,175 74	1,138 15
" " " ..	1902	....	....	5,254 51	6,377 19
" " " ..	1903	500 00	....	5,757 00	4,627 70
" " " ..	1904	750 00	2,521 13	5,291 43	6,075 94
" " " ..	1905	100 00	740 45	5,346 62	4,452 68
" " " ..	1906	....	293 75	5,183 61	2,840 91
" " " ..	1907	....	10,423 00	2,788 14	1,710 55
" " " ..	1908	....	37,334 70	4,244 42	2,953 23
" " " ..	1909	126 45	20,250 61	4,720 09	3,374 82
" " " ..	1910	....	....	4,378 74	2,674 57
" " " ..	1911	....	....	3,942 94	2,075 26
" " " ..	1912	....	14,390 45	4,213 21	3,344 46
" " " ..	1913	....	11,254 14	5,512 70	2,955 94
" " " ..	1914	....	3,814 88	5,669 45	4,220 02
" " " ..	1915	....	....	5,443 70	4,480 59
Total....................	....	*1,248,946 71	101,423 11	128,302 67	93,079 34

* Conforme au bilan des Comptes publics, 1915.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE OTTAWA.

	$ c.	$ c.
Ecluse Sainte-Anne, page 24		1,170,215 63
Canal de Grenville et Carillon, page 13		4,182,092 96
Canal de la Culbute, page 16		282,391 46
Canal Rideau, page 21		172,621 90
Total des travaux de la rivière Ottawa (capital)		5,907,321 95
Plus dépenses sur glissoires et estacades avant la confédération	719,247 13	
" " " depuis "	7,243 60	
" canaux des Chats avant la confédération	482,950 81	
" en 1881, imputés à Divers, *voir* page 229, part ii, Comptes publics	1,136 84	
Ajoutez montant transféré, *voir* p. xxxvi, des Comptes publics, bilan de 1881	233.555 85	1.144,134 23
		7,351,456 18
Moins dépensé avant la confédération, transféré au compte du revenu		
" " en 1872, sur le canal de Carillon et Grenville tel que démontré	320,618 18	
dans le bilan des Comptes publics, page xx, sous Divers	165,257 28	
		485,875 56
Conforme au bilan, Comptes publics, 1913, page 4, moins chèques impayés		6,865,580 62

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL RIDEAU.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial..................	...	3,911,701 47	....	....	....
Frais du gouv. antérieurement à la confédérat.	.....	153,062 60	....	....	....
" " de 1868 à 1879 inclusiv.	.....	19,559 30	47,875 89	283,919 10	196,738 05
" " depuis..............	1880	....	....	26,463 88	11,434 05
" " "	1881	....	133 50	26,024 71	8,627 00
" " "	1882	....	....	26,915 29	13,860 28
" " "	1883	....	70 65	27 322 81	23,524 84
" " "	1884	....	4,597 50	26,938 95	19,245 02
" " "	1885	....	2,098 76	26,971 32	18,189 55
" " "	1886	....	550 00	27,045 95	35,648 04
" " "	1887	....	20,823 96	29,440 46	18,565 34
" " "	1888	....	18,889 48	33,458 83	25,478 87
" " "	1889	....	6,665 22	33,801 77	18,106 36
" " "	1890	....	21,124 10	34,270 57	18,025 21
" " "	1891	....	20,967 25	34,641 98	21,537 56
" " "	1892	....	31,363 23	35,500 82	21,507 16
" " "	1893	....	24,274 71	35,022 49	18,789 50
" " "	1894	....	14,485 11	34,943 35	16,939 47
" " "	1895	....	31,559 48	33,827 08	19,897 32
" " "	1896	....	21,452 29	34,052 77	30,196 38
" " "	1897	....	19,079 11	31,461 55	29,535 94
" " "	1898	....	13,608 39	30,759 05	26,599 93
" " "	1899	....	700 29	30,751 20	28,199 49
" " "	1900	....	11,780 41	30,623 27	30,237 09
" " "	1901	....	....	31,334 40	33,791 17
" " "	1902	....	8,894 40	32,193 66	33,959 86
" " "	1903	....	16,235 13	34,595 31	36,424 23
" " "	1904	....	13,525 04	39,127 96	38,496 78
" " "	1905	1,565 84	14,513 35	40,838 81	49,790 55
" " "	1906	....	5,272 90	41,819 77	54,495 63
" " "	1907	....	14,322 03	30,667 34	44,627 82
" " "	1908	....	42,903 03	44,875 16	55,090 45
" " "	1909	....	19,989 52	44,911 60	53,880 51
" " "	1910	....	9,225 73	48,324 13	95,188 97
" " "	1911	....	6,188 71	47,165 63	79,352 59
" " "	1912	....	4,358 40	54,156 89	85,912 96
" " "	1913	41,565 00	21,992 94	56,863 98	91,984 66
" " "	1914	40,000 00	27,094 80	60,471 38	102,092 68
....	1915	....	80,238 38	63,319 23	105,386 73
Total......................	...	*4,167,454 21	596,853 69	1,604,822 45	1,611,358 04

Dépense indiquée plus haut....................................	$ 4,167,454 21*
Moins somme dépensée par le gouvernement impérial..................	3,911,701 47
	255,752 74
Moins les frais en 1905-1913-1914—Ontario..........................	83,130 84
Somme comprise dans les travaux de la rivière Ottawa. *Voir* page 20	172,621 90

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DU SAULT STE-MARIE.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c	$ c.
Frais du gouv. de 1868 à 1887 inclusivement..	...	....	....	....	....
" " " depuis........	1888	8,145 06	949 35	....	....
" " "	1889	34,018 95	....	....	....
" " "	1890	176,568 55	....	....	....
" " "	1891	325,336 33	....	....	....
" " "	1892	341,474 31	....	....	....
" " "	1893	589,801 25	....	....	....
" " "	1894	1,316,529 29	....	....	....
" " "	1895	466,151 50	....	3,432 73	....
" " "	1896	189,986 59	....	16,074 70	2,650 17
" " "	1897	209,561 82	....	15,381 59	7,671 79
" " "	1898	21,004 56	....	14,389 92	8,172 09
" " "	1899	63,935 48	....	13,840 24	6,564 40
" " "	1900	27,157 98	....	13,901 40	13,219 87
" " "	1901	323,353 93	48 39	13,730 93	10,289 18
" " "	1902	122,505 73	....	15,920 80	14,839 71
" " "	1903	65,933 43	....	16,077 22	10,855 70
" " "	1904	32,029 54	....	14,653 35	9,491 44
" " "	1905	110,181 69	....	15,681 55	14,776 33
" " "	1906	120,000 00	....	15,878 11	20,086 15
" " "	1907	95,504 63	....	12,290 94	11,520 53
" " "	1908	140,433 22	....	20,345 38	23,206 00
" " "	1909	42,109 63	11,453 28	15,231 79	16,462 29
" " "	1910	46,809 13	147,147 52	18,976 64	20,300 77
" " "	1911	54,797 37	77,066 45	24,951 49	19,955 74
" " "	1912	18,227 10	29,706 21	27,054 50	28,798 51
" "	1913	45,941 17	13,726 84	27,588 62	26,762 40
" " "	1914	6,874 27	....	28,537 49	26,426 47
" " "	1915	....	....	26,766 76	31,114 80
Total	...	*4,994,372 51	280,098 04	370,706 15	323,164 34

* Conforme aux comptes publics, 1915.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL SOULANGES.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement avant la confédération	...	....	....	....	....
" " depuis..	1892	54,235 76	....	....	....
" " "	1893	210,336 24	....	....	....
" " "	1894	723,380 95	....	....	....
" " "	1895	752,016 53	....	....	....
" " "	1896	535,939 07	....	....	....
" " "	1897	363,126 06	....	....	....
" " "	1898	1,016,401 00	....	....	....
" " "	1899	1,442,824 22	....	....	....
" " "	1900	693,806 24	....	6,711 84	5,000 00
" " "	1901	462,626 36	115 00	25,154 78	5,888 77
" " "	1902	235,021 79	....	22,672 50	2,267 13
" " "	1903	248,929 10	....	31,987 06	10,362 23
" " "	1904	113,328 45	15,608 69	25,235 25	39,382 01
" " "	1905	34,202 71	30,406 25	25,432 49	21,174 84
" " "	1906	5,000 22	16,033 79	24,817 37	17,096 33
" " "	1907	13,508 88	3,216 29	19,964 04	15,604 71
" " "	1908	50,634 01	4,245 18	28,988 36	35,687 11
" " "	1909	17,795 79	12,363 78	32,324 20	34,802 37
" " "	1910	153,022 23	2,299 93	32,851 69	46,287 16
" " "	1911	102,699 69	3,999 58	32,283 03	37,532 93
" " "	1912	286,787 88	14,375 47	36,871 50	38,554 54
" " "	1913	180,816 28	....	38,080 18	27,221 50
" " "	1914	81,235 56	16,117 84	38,904 16	25,383 32
" " "	1915	92,609 72	27,598 82	51,095 09	41,580 87
Total..................	......	*7,870,284 74	146,380 62	463,373 54	403,825 82

* Compris dans le coût total du fleuve St-Laurent et des canaux, *voir* page 25.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL ET ECLUSE STE-ANNE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la confédération		134,456 51			
Frais du gouvernement depuis 1868 à 1879, inclusivement		137,051 78	2,479 57	20,238 18	29,091 00
" "	1880	3,054 68		2,152 57	1,704 71
" "	1881	69,042 76		2,553 02	3,257 92
" "	1882	193,158 36		2,611 30	2,343 99
" "	1883	172,959 95		2,569 86	3,448 83
" "	1884	142,006 25		2,775 32	2,725 49
" "	1885	93,679 57		2,618 60	4,042 04
" "	1886	129,681 67		2,611 90	5,803 01
" "	1887	45,276 08	6,054 10	2,537 41	1,499 96
" "	1888	18,910 55	1,372 59	2,505 61	1,380 75
" "	1889	24,786 33		2,569 22	1,730 79
" "	1890	6,151 14		2,571 04	1,525 51
" "	1891		8,173 69	2,505 69	1,503 56
" "	1892		25,471 61	2,571 28	1,666 21
" "	1893		6,521 88	2,581 08	2,800 03
" "	1894		3,497 56	2,640 00	2,799 63
" "	1895		3,694 33	2,508 14	3,025 91
" "	1896			2,495 54	4,993 89
" "	1897			2,357 51	1,688 12
" "	1898			1,904 10	1,699 44
" "	1899			1,920 12	1,997 96
" "	1900			1,840 51	2,679 21
" "	1901			1,895 89	3,999 02
" "	1902			1,994 52	3,015 97
" "	1903		1,984 39	2,072 17	4,684 42
" "	1904			2,292 94	2,244 13
" "	1905			2,151 01	6,091 44
" "	1906			2,259 16	2,294 86
" "	1907		2,449 96	1,595 62	901 47
" "	1908		2,501 42	2,248 29	1,693 63
" "	1909		199 67	2,292 19	4,290 57
" "	1910		2,339 76	2,267 60	2,446 28
" "	1911		2,880 93	2,315 34	2,628 91
" "	1912			2,770 51	2,738 40
" "	1913			2,769 63	2,298 26
" "	1914		7,379 94	2,896 86	6,799 35
" "	1915		7,043 41	4,715 62	4,249 29
Total		*1,170,215 63	84,044 81	108,175 35	133,783 96

* Compris dans le coût des travaux de la rivière Ottawa, *voir* page 20.

Construction primitive	$ 134,456 51
Agrandissement, y compris la nouvelle écluse	1,035,759 12
	$ 1,170,215 63

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX, LEVÉS HYDROGRAPHIQUES, ETC.

—	Exercice terminé.	Imputables sur le capital.				Imputables sur le revenu.
		Chenal nord.	Biefs.	Chenal des Galops.	Total.	
		$ c.	$ c.	$ c.	$ cts.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la confédération	.....	....	....	....	18,442 85	98,378 46
Frais du gouvernement de 1873 à 1881, inclusivement	.....	....	....	....	208,965 88	....
Frais du gouvernement depuis...	1882	....	6,933 45	22,000 00	28,933 45	....
" " ..	1883	....	3,574 31	41,300 00	44,874 31	....
" " ..	1884	....	15,546 03	74,300 00	89,846 03	....
" " ..	1885	....	13,710 17	101,400 00	115,110 17	....
" " ..	1886	....	16,251 73	99,800 00	116,051 73	....
" " ..	1887	....	20,037 31	54,400 00	74,437 31	....
" " ..	1888	....	16,082 85	40,400 00	56,482 85	....
" " ..	1889	....	1,293 92	17,200 00	18,493 92	....
" " ..	1890	....	18,279 91	5,700 00	23,979 91	....
" " ..	1891	....	35,137 25	....	35,137 25	....
" " ..	1892	....	59,779 31	....	59,779 31	....
" " ..	1893	....	52,643 39	....	52,643 39	....
" " ..	1894	....	13,721 66	....	13,721 66	....
" " ..	1895	....	1,223 72	181,552 03	182,775 75	....
" " ..	1896	....	7,457 05	....	7,457 05	....
" " ..	1897	....	12,347 31	....	12,347 31	....
" " ..	1898	171,336 65	7,491 11	32,710 00	211,537 76	....
" " ..	1899	461,979 50	9,366 47	42,430 00	513,775 97	....
" " ..	1900	225,000 00	72,484 41	50,000 00	347,484 41	....
" " ..	1901	184,790 34	19,389 75	91,211 97	295,392 06	....
" " ..	1902	125,000 00	29,268 64	24,037 85	178,306 49	....
" " ..	1903	126,833 94	16,432 28	25,000 00	168,266 22	....
" " ..	1904	68,595 42	9,634 66	6,450 00	84,680 08	....
" " ..	1905	93,025 89	25,743 51	49,734 70	168,504 10	....
" " ..	1906	83,028 98	....	26,506 26	109,535 24	....
" " ..	1907	61,528 34	....	13,350 00	74,878 34	....
" " ..	1908	40,500 00	....	12,976 77	53,476 77	....
" " ..	1909	42,770 45	....	25,378 21	68,148 66	....
" " ..	1910	34,389 32	....	2,057 86	36 447 18	13,694 97
" " ..	1911	....	....	....	....	16,224 68
" " ..	1912	....	....	....	....	....
" " ..	1913	....	....	....	....	....
" " ..	1914	....	....	....	....	....
" " ..	1915	....	....	....	....	....
Total............	....	1,718,778 83	483,830 20	1,039,895 65	3,469,913 41*	128,298 11

* Dans ce total sont inclus les dépenses sur le compte du capital de $227,408.73 sur le fleuve Saint-Laurent et les canaux pour une période antérieure à 1882.

FLEUVE SAINT-LAURENT ET CANAUX, RELEVÉS, ETC.

Fleuve Saint-Laurent et canaux, comme ci-dessus		$ 3,469,913 41
Canal Beauharnois, *voir* page 1[illegible]		1,636,690 26
Canal Cornwall	" 15	7,246,304 21
Canal Williamsburg	" 32 et 33	10,491,098 07
Lac Saint-Louis	" 18	298,176 11
Canal Soulanges	" 23	7,870,284 74
Canal Lachine, depuis avant la confédér. jusqu'au 30 juin 1875, *voir* page 17.		2,950,104 15
Lac Saint-François, *voir* page 18		75,906 71
Conforme au bilan des Comptes publics, 1915		$ 34,038,477 66

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

ECLUSE DE SAINT-OURS.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouv. antérieurem. à la confédération	....	121,537 65	....	....	....
" de 1868 à 1879 inclusivem.	....	....	....	19,459 64	13,909 87
" depuis..	1880	....	....	1,614 01	705 54
" "	1881	....	....	1,741 97	1,299 77
" "	1882	....	....	2,002 71	1,902 41
" "	1883	....	17,230 32	2,361 65	2,188 08
" "	1884	....	5,279 87	2,315 37	1,494 99
" "	1885	....	4,700 64	2,271 57	3,652 63
" "	1886	....	....	2,311 70	4,143 47
" "	1887	....	....	2,175 37	5,864 78
" "	1888	....	....	2,216 04	2,801 17
" "	1889	....	17,964 45	2,421 14	2,002 63
" "	1890	....	24,571 96	2,138 40	1,935 44
" "	1891	....	21,696 74	2,011 08	4,460 16
" "	1892	....	3,585 34	2,168 44	1,944 33
" "	1893	....	....	2,136 66	1,994 34
" "	1894	....	....	2,216 68	924 55
" "	1895	....	....	2,161 63	915 50
" "	1896	....	....	2,094 91	1,678 49
" "	1897	....	....	2,135 60	707 06
" "	1898	....	....	2,049 67	692 04
" "	1899	....	....	2,244 12	1,494 93
" "	1900	....	1,596 88	2,181 43	2,681 10
" "	1901	....	3,610 06	2,128 25	1,681 44
" "	1902	....	15,549 27	2,262 39	984 36
" "	1903	....	9,344 89	2,288 63	1,671 83
" "	1904	....	7,984 41	2,334 67	1,690 61
" "	1905	....	14,900 90	2,479 66	1,716 35
" "	1906	....	7,307 39	2,582 95	3,872 75
" "	1907	....	4,200 00	2,064 62	1,142 79
" "	1908	....	3,338 79	2,894 76	2,121 43
" "	1909	....	....	2,994 78	3,693 19
" "	1910	....	1,925 08	4,137 64	1,752 66
" "	1911	....	1,200 23	3,527 69	2,353 81
" "	1912	4,306 28	3,998 58	3,584 10	2,259 46
" "	1913	....	2,678 37	3,530 02	2,449 44
" "	1914	1,384 63	1,364 71	4,599 36	2,015 86
" "	1915	....	....	4,280 50	92,695 29
Total	....	*127,228 56	174,028 88	110,119 81	92,695 29

Conforme au bilan des Comptes publics ; frais de $121,537.65 antérieurs à la confédération non compris.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL SAINT-PIERRE.

—	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouv. avant la confédération........	......	156,523 32	....	....	....
" de 1868 à 1879 inclusivem.	.....	300,564 93	46,193 57	4,607 66	15,682 80
" depuis..................	1880	80,120 54	....	400 00	....
" "	1881	69,434 76	....	959 58	....
" "	1882	484 00	....	1,920 54	200 63
" "	1883	....	....	2,089 19	232 42
" "	1884	2,471 40	....	2,601 47	367 85
" "	1885	16,820 15	....	1,929 11	183 11
" "	1886	2,316 85	....	2,360 67	297 81
" "	1887	1,087 75	750 00	2,777 13	343 23
" "	1888	....	....	3,217 77	1,588 40
" "	1889	....	500 00	3,085 29	353 38
" "	1890	....	....	3,110 15	255 34
" "	1891	972 65	510 53	3,255 30	312 02
" "	1892	14,387 00	30,936 82	3,007 70	1,461 24
" "	1893	811 59	9,987 78	2,938 15	1,856 30
" "	1894	437 05	3,852 21	2,935 94	1,986 70
" "	1895	868 44	26,222 46	2,499 81	353 55
" "	1896	1,455 21	16,743 64	2,182 04	260 90
" "	1897	....	....	2,728 38	1 20
" "	1898	....	111 70	2,785 25	453 85
" "	1899	....	....	2,819 86	456 61
" "	1900	....	....	2,833 24	1,483 30
" "	1901	....	2,311 26	2,730 44	841 63
" "	1902	....	10,014 43	2,939 81	274 44
" "	1903	....	....	2,836 49	764 11
" "	1904	....	....	3,126 94	122 45
" "	1905	....	3,000 10	2.969 90	1,095 90
" "	1906	....	....	3,239 19	253 65
" "	1907	....	....	2,468 78	246 87
" "	1908	.. ..	....	3.371 13	942 64
" "	1909	....	....	3,282 22	532 78
" "	1910	....	....	3,449 43	238 14
" "	1911	....	....	4,180 96	473 44
" "	1912	.. ..	5,208 18	4,768 20	361 49
" "	1913	....	39,143 77	5,144 13	807 78
" "	1914	....	48,455 79	5,251 36	618 88
" "	1915		83,241 31	4,897 45	240 82
		648,755 64			
		208 50	... .	....	....
MOINS—Remboursements en 1897-8......	....	....	....	....	....
Total	....	*648,547 14	327,183 55	111,700 66	35,945 66

* Dépenses telles que ci-dessus.....................	$ 648,547 14
Moins dépensé avant la confédération	156,523 32
Conformes au bilan des Comptes publics....	$ 492,023 82

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL TAY.*

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la confédération	1882	....	748 65		
" " " ..	1883	4,831 80	....	....	....
" " " ..	1884	50,878 12	....	....	....
" " " ..	1885	92,473 97	....	....	....
" " " ..	1886	65,561 51	....	....	....
" " " ..	1887	49,617 92	....	....	....
" " " ..	1888	54,166 57	....	....	....
" " " ..	1889	89,486 18	....	....	....
" " " ..	1890	22,226 23	....	*	*
" " " ..	1891	17,114 78	....	*	*
" " " ..	1892	29,771 65	....	*	*
" " " ..	1893	....	....	*	*
" " " ..	1894	....	....	*	*
" " " ..	1895	....	....	*	*
" " " ..	1896	....	....	*	*
" " " ..	1897	10,720 50	....	*	*
" " " ..	1898	....	....	*	*
" " " ..	1899	....	....	*	*
" " " ..	1900	2,750 00	....	*	*
	1901-1913	....	....	*	*
Total......................	....	†489,599 23	748,65	*	*

* Compris dans le canal Rideau depuis 1890.
† Conforme aux Comptes publics, 1915 ; ne comprend pas les $83,130.84 inclus dans le canal Rideau.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL DE TRENT.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement avant la confédération.	..	309,371 31	....	....	....
" depuis "	1880	561 50	....	1,188 92	3,568 89
" " "	1881	....	....	2,489 93	2,233 50
" " "	1882	....	5,836 51	2,011 92	8,115 50
" " "	1883	40,767 16	9,303 66	2,235 50	3,047 42
" " "	1884	120,393 91	6,198 57	2,208 64	5,264 35
" " "	1885	121,382 84	....	3,303 87	4,653 50
" " "	1886	75,103 30	....	1,639 75	5,917 88
" " "	1887	179,541 63	....	1,938 08	6,008 88
" " "	1888	114,879 35	....	1,770 29	5,151 42
" " "	1889	47,592 13	29,677 92	3,242 05	5,935 94
" " "	1890	58,644 50	11,522 65	3,450 99	730 55
" " "	1891	9,826 49	3,164 81	3,803 66	4,888 98
" " "	1892	4,457 28	6,506 97	3,695 85	4,721 85
" " "	1893	5,962 47	10,838 90	3,739 86	2,087 17
" " "	1894	3,412 32	20,403 93	3,785 47	4,988 59
" " "	1895	53,907 70	21,143 41	4,184 18	3,374 49
" " "	1896	292,976 08	6,185 75	4,349 34	3,329 97
" " "	1897	486,575 70	13,880 37	4,965 39	3,497 90
" " "	1898	351,273 31	8,991 54	5,034 60	4,998 80
" " "	1899	166,611 49	6,179 79	5,048 72	6,454 49
" " "	1900	334,583 01	8,043 39	5,131 52	9,989 26
" " "	1901	284,503 89	10,494 82	5,254 51	13,075 89
" " "	1902	449,075 45	26,165 93	5,575 52	14,984 88
" " "	1903	523,950 74	18,548 58	6,993 25	10,791 15
" " "	1904	489,038 44	21,228 55	7,237 05	21,179 12
" " "	1905	333,261 75	36,853 28	12,071 88	26,056 78
" " "	1906	319,789 49	26,030 36	17,440 68	33,398 85
" " "	1907	153,045 42	35,360 10	19,229 25	36,516 47
" " "	1908	343,176 05	96,315 87	32,826 38	33,382 94
" " "	1909	1,099,836 38	80,517 65	32,028 57	44,849 83
" " "	1910	1,000,000 00	59,483 51	36,800 42	54,206 13
" " "	1911	1,682,449 32	78,914 08	38,019 33	40,178 54
" " "	1912	1,746,095 48	97,254 20	44,811 08	50,175 72
" " "	1913	1,162,605 75	41,499 98	47,431 26	50,049 83
" " "	1914	1,146,383 31	38,259 19	48,777 82	54,184 46
" " "	1915	1,001,700 35	59,406 00	47,963 61	47,922 02
Total	.... *	14,612,735 30	894,210 27	471,679,14	629,911 94

* Dépense totale sur le compte du capital comme ci-dessus................ $14,612,735 30
MOINS—Dépenses antérieures à la confédération............$ 309,371 31
" année 1880............................ 561 50
309,932 81

Conforme au bilan des Comptes publics, 1915.............................. $14,302,802 49

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND.

——	Exercice terminé.	Capital.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Gouvernement impérial	...	222,220 00	....	....	....
Frais du gouvernement avant la confédération	......	7,416,019 83	....	....	....
" " de 1868 à 1879 compris	......	9,445,618 44	125,341 53	583,160 88	771,359 96
" " depuis	1880	1,252,924 75	....	63,198 10	76,535 25
" " "	1881	1,242,943 37	6,593 19	56,398 04	69,249 53
" " "	1882	603,402 17	13,664 80	74,641 51	84,374 97
" " "	1883	549,433 29	5,979 03	109,207 21	72,707 62
" " "	1884	432,336 21	....	113,276 87	90,926 97
" " "	1885	463,505 38	6,150 21	112,670 00	91,534 66
" " "	1886	215,380 75	1,359 00	111,660 22	69,507 48
" " "	1887	1,071,073 87	3,828 67	109,371 69	77,440 80
" " "	1888	429,720 94	10,740 86	110,806 01	86,518 97
" " "	1889	225,910 21	48,803 80	113,587 05	77,547 77
" " "	1890	117,633 22	51,648 28	109,202 02	72,686 19
" " "	1891	36,371 03	19,767 73	107,662 63	82,548 30
" " "	1892	29,541 21	9,008 80	104,673 73	73,771 87
" " "	1893	8,259 94	25,103 13	104,926 73	65,016 84
" " "	1894	1,571 78	13,430 20	102,018 80	53,053 71
" " "	1895	3,809 35	24,245 02	90,438 07	48,270 94
" " "	1896	1,677 67	18,768 99	87,988 11	62,542 64
" " "	1897	2,282 35	22,283 06	88,095 20	41,247 81
" " "	1898	....	34,803 25	84,806 54	59,571 66
" " "	1899	....	30,099 84	86,110 88	56,270 60
" " "	1900	18,167 29	37,164 84	84,888 36	59,507 64
" " "	1901	224,536 96	87,777 43	86,889 24	72,055 89
" " "	1902	303,997 81	78,905 37	88,048 95	69,279 90
" " "	1903	315,819 49	94,127 21	90,684 05	72,004 59
" " "	1904	555,751 00	31,140 58	91,115 35	85,717 88
" " "	1905	890,457 82	34,559 42	91,928 96	111,418 62
" " "	1906	715,198 24	28,799 66	107,932 96	78,704 93
" " "	1907	480,305 03	56,036 47	75,031 24	53,247 50
" " "	1908	806,760 46	138,430 19	108,101 56	78,460 40
" " "	1909	255,986 16	129,489 99	115,934 78	88,409 53
" " "	1910	168,247 17	75,233 28	136,783 47	77,723 23
" " "	1911	236,429 80	28,688 57	128,000 33	92,739 05
" " "	1912	159,946 87	28,238 13	149,848 27	105,056 89
" " "	1913	347,711 15	39,674 82	156,598 55	93,231 29
" " "	1914	192,346 90	77,476 08	173,368 13	102,520 46
" " "	1915	104,950 21	73,333 15	193,363 54	97,544 82
Total	...*	29,548,248 12	1,505,694 58	4,402,418 03	3,520,307 16

* Dépense totale comme ci-dessus	$ 29,548,248 12
Moins dépensé par le gouvernement impérial	222,220 00
Conforme au bilan des comptes publics, 1915	$ 29,326,028 12
Premiers frais de constr., y compris ceux du premier agrandiss	$ 7,693,824 03
Agrandissement, y compris le nouveau canal Welland	21,854,424 09
Dépense totale comme ci-dessus	$ 29,548,248 12
Moins les frais imputables au canal Welland pour navires. *Voir* page 31 coût net du canal Welland	187,238 15
	$ 29,361,009 97

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WELLAND (haute navigation).

——	Exercice terminé.	Capital.
	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la confédération, 1914	....	944,257 60
" " " " 1915	....	4,074,200 69
Total	....	5,068,458 29

Dépense totale comme ci-dessus $5,068,458 29

A laquelle il faut ajouter les frais préliminaires pour arpentage, forage, etc., imputés comme suit au capital de l'entreprise du canal Welland :—

1908-09	$ 19,993 37	
1909-10	9,979 91	
1910-11	21,229 35	
1911-12	23,138 60	
1912-13	112,896 92	
		187,238 15

Coût total du canal Welland ....$ 5,255,696 44

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les sommes dépensées pour constructions, renouvellements, etc.—*Suite.*

CANAL WILLIAMSBURG.

—	Clôture de l'année.	Capital. Pointe-Farran.	Capital. Galops.	Capital. Rapide Plat.	Capital. Total.	Renouvellements imputables sur le revenu.	Personnel.	Réparations.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la confédération étant le montant de la construction primitive					1,320,655 54			
Frais du gouvernement depuis la confédération	1868						5,745 97	6,442 41
" " "	1869						5,769 81	5,670 88
" " "	1870						5,573 13	6,546 16
" " "	1871						6,382 17	5,308 41
" " "	1872					1,077 00	5,542 94	3,230 07
" " "	1873						6,424 49	7,347 75
" " "	1874						6,857 19	7,395 92
" " "	1875						6,547 62	4,110 29
" " "	1876						7,418 39	11,690 98
" " "	1877						7,388 08	10,053 61
" " "	1878						7,430 11	4,449 78
" " "	1879						7,517 20	3,549 71
" " "	1880						7,590 15	3,999 77
" " "	1881						7,572 35	5,020 73
" " "	1882						7,589 44	7,447 69
" " "	1883				13 19		7,423 48	7,299 39
" " "	1884				2,473 44		7,757 04	7,349 37
" " "	1885		70,764 07	32,473 05	103,237 12		7,696 67	8,198 03
" " "	1886		78,014 92	71,820 79	149,835 71		7,671 54	7,847 05
" " "	1887		32,862 02	82,990 98	115,853 00		7,635 54	7,904 76
" " "	1888		16,628 95	53,499 34	70,128 29	1,613 67	7,646 79	8,190 13
" " "	1889		37,661 15	22,206 11	59,867 26		7,485 28	8,794 61
" " "	1890		126,417 42	12,660 95	139,078 37		8,954 53	8,191 69
" " "	1891	2,853 76	172,779 88	55,036 96	230,670 60		8,678 25	7,987 40
" " "	1892		218,511 17	158,034 15	376,545 32	797 83	9,458 33	8,551 32
" " "	1893		154,524 01	217,669 28	372,193 29	3,675 00	8,676 03	8,347 97
" " "	1894		223,992 81	274,397 42	498,390 23		10,230 09	7,029 95
" " "	1895		118,464 53	228,892 70	347,357 23	13,720 36	9,675 09	7,371 37
" " "	1896	4,980 00	150,744 16	286,396 96	442,121 12	8,607 04	9,588 51	9,036 00
" " "	1897		262,793 78	205,480 55	468,274 33	3,880 76	8,697 54	8,210 71
" " "	1898	231,321 44	734,492 07	116,072 55	1,081,886 06		10,708 66	8,032 84

" " "	1899	346,956 54	987,186 44	57,869 18	1,392,012 16	7,410 00	9,960 64	10,000 00
" " "	1900	100,534 64	752,799 27	14,298 74	867,632 65	4,137 04	11,090 06	10,897 79
" " "	1901	111,158 39	390,112 78	76,501 57	577,772 74		12,342 32	11,755 09
" " "	1902	42,209 89	421,945 81	137,818 22	601,973 92		14,403 28	13,673 26
" " "	1903	10,266 92	320,354 92	18,483 34	349,105 18		15,246 91	20,092 79
" " "	1904	18,700 00	256,536 30	26,774 27	302,010 57	1,978 85	20,570 17	19,430 05
" " "	1905	8,108 99	292,337 29	8,109 98	{ 8,209 63 { 308,556 26	} 5,573 69	23,399 45	21,492 46
" " "	1906		140,920 65		140,920 65	20,493 00	17,289 42	16,148 66
" " "	1907		45,782 52	754 91	46,537 43	18,405 65	13,953 58	8,501 57
" " "	1908		100,312 81		100,312 81	16,635 15	19,441 86	18,563 82
" " "	1909		11,987 59		11,987 59	3,744 50	22,638 02	23,454 80
" " "	1910						20,682 88	29,645 76
" " "	1911					2,622 39	21,893 61	21,681 75
" " "	1912				3,200 00	43,965 21	25,753 98	26,875 25
" " "	1913		1,372 82		1,372 82	88,974 46	32,269 54	28,214 13
Total	...	877,090 57	6,120,300 14	2,158,242 00	*10,490,184 51	247,311 60	520,270 13	501,033 93

* Construction originale.................. $ 1,320,655 54
Coût de l'agrandissement.................. 9,170,442 53

Total.......................... $10,491,098 07

Compris dans le total de la rivière Saint-Laurent et canaux, *voir* page 25.

W C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les sommes dépensées en constructions et agrandissement des canaux, jusqu'au 31 mars 1915.

Canal.	Construction.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois	1,636,690 26		1,636,690 26
*Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Chambly	637,056 76	94,639 76	731,696 52
Cornwall	1,945,624 73	5,300,679 48	7,246,304 21
Culbute	382,391 46		382,391 46
Lachine	2,589,532 85	11,387,717 10	13,977,249 95
Lac Saint-François		75,906 71	75,906 71
Lac Saint-Louis		298,176 11	298,176 11
Murray	1,248,946 71		1,248,946 71
Rideau	4,084,323 37	83,130 84	4,167,454 21
Saut-Sainte-Marie	4,994,372 51		4,944,372 51
Soulanges	7,870,284 74		7,870,284 74
Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Fleuve Saint-Laurent et canaux	18,442 85	3,451,470 56	3,469,913 41
Saint-Ours, écluse	121,537 65	5,690 91	127,228 56
Saint-Pierre	648,547 14		648,547 14
Tay	489,599 23		489,599 23
Trent	14,612,735 30		14,612,735 30
Welland	7,693,824 03	21,854,424 09	29,548,248 12
Welland	5,068,458 29		5,068,458 29
Williamsburg. Pointe Farran		877,090 57	
Williamsburg. Galops		6,121,213 70	
Williamsburg. Rapide Plat		2,158,242 00	10,491,098 07
Williamsburg. Williamsburg	1,320,655 54	13,896 26	
Total	55,560,533 57	56,877,076 53	112,437,610 10

* Non compris les instructions effectuées par le gouvernement impérial ; les archives concernant les dépenses ont été détruites lors de l'incendie du bureau des terres de l'artillerie, à Montréal, en 1852 où elles étaient conservées.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

RECAPITULATION.*

Dépenses annuelles sur les canaux et revenu perçu au 31 mars 1915.

	Clôture de l'année.	Capital.	Revenu.	Revenu. Personnel.	Revenu. Réparations.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses du gouvernement antérieurement à la confédération, y compris les frais du gouvernement impérial	.....	20,593,866 13	98,378 46	.....	....	....
Dépenses du gouvernement de 1868 à 1879 inclusivem.	.. .	17,004,842 55	515,196 21	1,830,398 92	1,832,998 61	5,079,068 36
Dépenses du gouv. depuis...	1880	2,123,366 34	....	195,039 33	147,167 52	341,598 14
" " ..	1881	2,075,891 65	7,246 69	197,573 62	154,653 63	361,558 17
" " ..	1882	1,593,174 09	55,025 03	224,572 61	187,399 02	325,231 54
" " ..	1883	1,763,001 97	62,503 14	269,415 01	178,617 86	361,604 01
" " ..	1884	1,577,295 42	60,993 99	280,657 29	192,219 38	372,561 69
" " ..	1885	1,504,621 47	58,298 29	280,226 20	201,708 47	321,289 47
" " ..	1886	1,333,324 80	31,984 02	282,323 63	198,251 97	328,977 43
" " .	1887	1,783,698 16	65,983 06	285,172 62	198,888 84	321,784 88
" " ..	1888	1,033,118 34	120,561 59	292,458 76	201,928 93	317,902 04
" " ..	1889	972,918 43	162,015 49	301,040 23	240,261 36	333,188 90
" " ..	1890	1,026,364 24	146,853 54	290,516 63	176,089 00	354,816 92
" " ..	1891	1,318,092 15	165,843 87	294,562 12	204,768 45	349,431 90
" " ..	1892	1,437,149 30	194,129 61	293,115 58	231,089 54	324,475 24
" " ..	1893	2,069,573 30	196,185 84	291,048 97	204,759 39	357,089 87
" " ..	1894	3,027,164 19	110,512 07	294,446 34	179,630 13	387,788 97
" " ..	1895	2,452,273 65	216,057 58	281,477 04	164,033 71	339,890 49
" " ..	1896	2,258,778 97	85,820 49	292,121 05	209,321 60	339,538 72
" " ..	1897	2,348,636 91	101,205 74	287,970 36	178,385 47	384,780 53
" " ..	1898	3,207,249 79	82,400 55	280,872 44	203,478 86	407,652 81
" " ..	1899	3,899,877 31	82,205 60	280,628 57	202,312 36	369,044 38
" " ..	1900	2,639,564 93	120,653 93	292,609 24	227,626 97	322,642 86
" " ..	1901	2,360,569 89	135,500 57	314,095 04	262,876 07	315,425 69
" " ..	1902	2,114,689 88	213,044 91	317,838 61	263,768 27	300,413 68
" " ..	1903	1,823,273 61	275,103 58	390,281 82	294,113 92	230,213 15
" " ..	1904	1,880,787 20	298,678 23	381,016 82	350,278 54	† 79,536 51
" " ..	1905	2,071,593 72	352,855 43	431,499 60	401,742 79	78,009 21
" " ..	1906	1,552,121 21	310,716 70	447,962 92	375,889 60	108,067 76
" " .	1907	887,838 61	254,423 18	329,629 63	287,231 03	105,003 15
" " ..	1908	1,708,156 37	483,250 11	473,638 95	411,660 53	144,882 13
" " ..	1909	1,868,834 45	699,304 73	475,515 04	433,958 10	199,501 26
" " ..	1910	1,650,706 64	459,835 62	515,585 16	491,793 02	193,384 28
" " ..	1911	2,349,474 49	385,534 55	511,305 94	471,530 32	221,138 49
" " ..	1912	2,554,938 91	384,860 73	585,899 54	555,709 95	264,114 48
" " ..	1913	2,255,448 21	292,960 26	605,248 57	535,135 66	307,567 66
" " ..	1914	2,824,536 79	351,397 24	642,844 68	574,038 68	380,188 06
" " ..	1915	5,490,796 03	405,806 32	675,770 67	562,599 27	427,763 14
*Total..........	....	112,437,610 10	8,043,326 95	14,716,379 55	12,187,916 82	15,757,125 97

* Ce chiffre ne comprend pas la dépense imputée sur les canaux en général mais seulement le montant dépensé sur les canaux spécifiés.

†Droits de péage abolis cette année.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

DEPENSES DIVERSES IMPUTEES SUR LES CANAUX.

ETAT de la dépense depuis la confédération jusqu'au 31 mars 1915.

	Exercice terminé.	Capital.	Revenu.	Recettes.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses du gouvernement de 1868 à 1879	....	....	1,860 00	104,726 70	106,586 70
Dépenses du gouvernement depuis.......	1880	....	2,561 55	323 16	2,884 71
" " "	1881	....	2,338 41	5,535 22	7,873 63
" " "	1882	....	....	9,826 23	9,826 23
" " "	1883	....	11,781 27	6,978 54	18,759 81
" " "	1884	....	7,486 62	8,305 41	15,792 03
" " "	1885	....	16,725 47	1,210 61	17,936 08
" " "	1886	....	20,323 62	776 30	21,099 92
" " "	1887	....	23,512 00	649 04	24,161 04
" " "	1888	....	34,533 07	5,799 83	40,332 90
" " "	1889	....	10,091 87	5,207 64	15,299 51
" " "	1890	....	16,426 69	49,550 21	65,976 90
" " "	1891	....	16,925 31	56,922 05	73,847 36
" " "	1892	....	6,540 49	65,074 07	71,614 56
" " "	1893	....	8,498 41	63,965 54	72,463 95
" " "	1894	....	2,883 11	60,265 22	63,148 33
" " "	1895	....	4,132 28	60,769 56	64,901 84
" " "	1896	....	10,893 40	70,340 22	81,233 62
" " "	1897	....	2,937 47	62,777 12	65,714 59
" " "	1898	....	1,719 69	56,284 42	58,004 11
" " "	1899	....	1,318 79	66,850 29	68,169 08
" " "	1900	....	11,873 35	58,836 57	70,709 92
" " "	1901	....	12,267 99	61,938 61	74,206 60
" " "	1902	....	3,658 23	65,770 65	69,428 88
" " "	1903	....	2,491 84	63,175 19	65,667 03
" " "	1904	....	3,730 79	66,067 30	69,798 09
" " "	1905	....	1,498 14	64,515 07	66,013 21
" " "	1906	....	9,160 44	62,171 45	71,331 89
" " "	1907	....	9,687 55	66,251 27	75,938 82
" " "	1908	14,999 70	24,760 08	105,518 99	145,278 77
" " "	1909	5,034 00	28,819 54	106,065 87	139,919 41
" " "	1910	....	29,421 06	111,755 68	141,176 74
" " "	1911	....	54,734 48	103,398 27	158,132 75
" " "	1912	5,999 20	57,151 70	110,049 21	173,200 11
" " "	1913	3,809 24	39,026 95	121,370 46	164,206 65
" " "	1914	5,124 55	37,887 51	147,729 40	190,741 46
" " "	1915	....	38,923 85	140,235 84	179,159 66
Total		34,966 69	568,683 02	2,216,987 21	2,820,536 92

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT des recettes des canaux au cours de l'exercice finissant le 31 mars 1915.

Divisions de perception.	Quaiage, emmagasinage et droits.	Location de chutes d'eau, etc.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Welland	....	588 00	588 00
Port-Colborne	95 60	8,282 13	8,377 73
Elévateur de Colborne	176,674 38	....	176,674 38
Port-Dalhousie	577 36	46,198 37	46,775 73
Totaux	177,347 34	55,068 50	232,415 84
Canal Welland	....	100 00	100 00
Canaux du Saint-Laurent—			
Côteau-Landing (Canal Beauharnois)	....	14,788 65	14,788 65
" " (Canal Soulanges)	62 00	3,592 00	3,654 00
Cornwall	1,728 35	6,050 00	7,778 35
Cardinal—Canal Williamsburg	40 00	2,067 00	2,107 00
Canal Lachine (Montréal)	10,670 37	128,047 00	138,717 37
" " (Lachine)	974 78	....	974 78
Totaux	13,475 50	154,544 65	168,020 15
Canal Chambly	....	648 50	648 50
Chambly	24 00	105 00	129 00
St-Jean	10 00	64 00	74 00
Ecluse de Saint-Ours	5 00	....	5 00
Totaux	39 00	817 50	856 50
Canaux de la rivière Ottawa—			
Canal Carillon et Grenville	....	197 00	197 00
" " Grenville	8 00	18 00	26 00
" " Carillon	....	929 00	929 00
Ecluse de Sainte-Anne	137 93	176 00	313 93
Canal des chutes des Chats	....	1 00	1 00
Totaux	145 93	1,321 00	1,466 93
Canal Rideau	....	1,964 00	1,964 00
Ottawa	240 00	3,327 48	3,567 48
Kingston-Mills	45 00	427 00	472 00
Smiths-Falls	95 00	170 20	265 20
Totaux	380 00	5,888 68	6,268 68
Canal Saint-Pierre	....	2 00	2 00
Canal Murray	....	247 00	247 00
Canal de la Trent	98 00	17,795 04	17,893 04
Canal du Sault-Sainte-Marie	....	493 00	493 00
Grands totaux	191,485 77	236,277 37	427,763 14
Montant net déposé au crédit du receveur général	....	....	427,763 14

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant la location des chutes d'eau et autres, les loyers échus, payés et les balances dues au 31 mars 1915.

Balances dues le 1er avril 1914.	Loyers de chutes d'eau et autres échus en 1914-15.	Loyers des maisons d'éclusiers.	Totaux.	Canaux.	Diminution pour prix excessif.	Déposé au crédit du receveur général.		Balances dues au 31 mars 1915.	Totaux.
						Loyers des maisons d'éclusiers.	Loyers de chutes d'eau.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
57,093 19	62,816 30	588 00	120,497 49	Welland	261 09	588 00	54,480 50	65,167 90	120,497 49
....	100 00	....	100 00	Welland (navires)	....	....	100 00	....	100 00
7,100 17	4,240 00	288 00	11,628 17	Williamsburg	850 00	288 00	1,779 00	8,711 17	11,628 17
3,564 87	7,639 50	....	11,204 37	Cornwall	0 50	....	6,050 00	5,153 87	11,204 37
6,511 84	14,858 15	....	21,369 99	Beauharnois	0 50	....	14,788 65	6,580 84	21,369 99
25,044 20	134,035 33	204 00	159,283 53	Lachine	586 58	204 00	127,843 00	30,649 95	159,283 53
990 84	119 00	648 50	1,758 34	Chambly	....	648 50	169 00	940 84	1,758 34
6,636 86	4,116 60	1,964 00	12,717 46	Rideau	432 82	1,964 00	3,924 68	6,395 96	12,717 46
282 70	16,449 29	1,295 00	18,026 99	Trent	40 50	1,295 00	16,500 04	191 45	18,026 99
60 00	493 00	....	553 00	Sault-Sainte-Marie	....	....	493 00	60 00	553 00
28,469 31	643 00	197 00	29,309 31	Carillon et Grenville	....	197 00	947 00	28,165 31	29,309 31
....	3,196 00	396 00	3,592 00	Soulanges	....	396 00	3,196 00	....	3,592 00
4 00	56 00	120 00	180 00	Ecluse de Sainte-Anne	....	120 00	56 00	4 00	180 00
....	1 00	....	1 00	Chutes des Chats	....	....	1 00	....	1 00
....	2 00	....	2 00	Saint-Pierre	....	....	2 00	....	2 00
3 00	7 00	240 00	250 00	Murray	....	240 00	7 00	3 00	250 00
135,760 98	248,772 17	5,940 50	390,473 65	Totaux	2,171 99	5,940 50	230,336 87	152,024 29	390,473 65

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
Ottawa, 1er septembre 1915.

RÉCAPITULATION—Etat de la dépense par canal jusqu'au 31 mars 1915.

Canaux.	Capital.	Recettes.	Revenus.		Totaux.
			Personnel.	Réparations.	
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Baie-Verte	....	44,387 53	....	....	44,387 53
Beauharnois	1,636,690 26	265,810 84	649,574 89	525,691 23	3,077,767 22
Carillon et Grenville	4,182,992 96	351,431 74	735,948 95	528,788 63	5,798,262 28
Chambly	731,696 52	737,411 84	876,569 65	827,542 00	3,173,220 01
Cornwall	7,246,304 21	563,953 80	1,386,123 83	875,181 11	10,068,062 95
Ecluse de la Culbute	382,391 46	60,923 37	11,507 48	7,036 15	461,858 46
Lachine	13,977,249 95	1,397,987 56	2,448,967 19	1,817,686 93	19,428,056 57
Lac Saint-François	75,906 71	25,043 68	....	....	100,949 39
Lac Saint-Louis	298,176 11	....	....	....	298,176 11
Murray	1,248,946 71	101,423 11	122,858 97	88,598 75	1,561,827 54
Rideau	4,167,454 21	516,615 31	1,541,503 22	1,505,971 31	7,731,544 65
Sault-Ste-Marie	4,994,372 51	118,781 80	422,278 45	362,244 95	8,680,980 22
Soulanges	7,870,284 74	280,098 04	343,939 39	292,049 54	5,910,459 48
Ecluse de Sainte-Anne	1,170,215 63	77,001 40	103,459 73	129,534 67	1,480,211 43
Fleuve Saint-Laurent et canaux	3,469,913 41	128,298 11	....	....	3,598,211 52
Ecluse Saint-Ours	127,228 56	174,028 88	105,839 31	88,799 26	495,897 01
Ecluse Saint-Pierre	648,547 14	243,942 24	106,803 21	35,704 84	1,034,997 43
Tay	489,599 23	748 65	....	....	490,347 88
Trent	14,612,735 30	834,804 27	423,715 53	581,989 92	15,451,544 67
Welland	29,548,248 12	1,432,361 43	4,209,054 49	3,422,762 34	38,507,476 17
Welland (navires)	994,257 60	....	....	....	994,257 60
Williamsburg	1,334,551 80				
" Farran's-Point	877,090 57				
" Galops	6,121,213 70	282,467 03	552,464 59	535,735 92	11,861,765 61
" Rapide Plat	2,158,242 00				
Total	112,437,610 10	8,043,326 95	14,716,379 55	12,187,916 82	147,385,233 42
Dépenses des canaux en général	34,966 69	568,583 02	....	2,216,987 21	2,820,536 92
Total de la dépense	112,472,576 79	8,611,909 97	14,716,379 55	14,404,904 03	150,208,770 34

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

CHEMIN DE FER ANNAPOLIS ET DIGBY.

——	Année.	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Dépenses du gouvernement depuis la Confédération	1889	9,847 27	
" " "	1890	381,942 75	
" " "	1891	196,869 36	
" " "	1892	26,129 89	
" " "	1893	2,190 62	
" " "	1894	1,675 36	
" " "	1895	570 55	
" " "	1896		
" " "	1897	41,457 29	
" " "	1898		
" " "	1899		
" " "	1900		
" " "	1901		8,381 82
Total		*660,683 09	8,381 82

* De ce montant le parlement a voté en vertu de 52 Vic., chap. 8, la somme de $500,000 en subventions du chemin de fer des Comtés de l'Ouest, N.-E.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er septembre 1915.

CHEMIN DE FER CANADA-EST.

——	Année.	Capital.
		$ c.
Dépense du gouvernement depuis la Confédération	1905	800,000 00
" " "	1906	
" " "	1907	
" " "	1908	19,000 00
" " "	1909	
" " "	1910	
" " "	1911	
" " "	1912	
" " "	1913	
" " "	1914	
Total		*819,000 00

* Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 46.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

CHEMIN DE FER PACIFIQUE-CANADIEN.

——	Année.	Construction, y compris subvention de $25,000,000.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépenses du gouvernement depuis la Confédération	1871	30,148 32	....	....
" " " ...	1872	489,428 16	....	....
" " " ...	1873	561,818 44	....	....
" " " ...	1874	310,224 88	....	....
" " " ...	1875	1,546,241 67	....	....
" " " ...	1876	3,346,567 06	....	....
" " " ...	1877	1,691,149 97	....	....
" " " ...	1878	2,228,373 13	....	....
" " " ...	1879	2,240,285 47	....	....
" " " ...	1880	4,044,522 72	78,892 01	104,975 69
" " " ...	1881	4,968,503 93	236,944 98	291,498 06
" " " ...	1882	(1) 4,589,075 79	1,786 20	....
" " " ...	1883	(2) 10,033,800 04	266 09	....
" " " ...	1884	(3) 11,192,722 02	327 02	....
" " " ...	1885	(4) 9,900,281 53	....	....
" " " ...	1886	(5) 3,672,584 81	....	....
" " " ...	1887	(6) 915,057 49	....	....
" " " ...	1888	52,098 65	....	....
" " " ...	1889	86,716 07	....	....
" " " ...	1890	40,980 54	....	....
" " " ...	1891	37,367 00	....	....
" " " ...	1892	66,211 39	....	....
" " " ...	1893	413,836 49	....	....
" " " ...	1894	146,539 87	....	....
" " " ...	1895	49,209 77	....	....
" " " ...	1896	65,669 49	....	....
" " " ...	1897	14,054 50	....	....
" " " ...	1898	692 17	....	....
" " " ...	1899	8,418 53	....	....
" " " ...	1900	236 11	....	....
" " " ...	1901	8,978 87	....	....
" " " ...	1902	448 70	....	....
" " " ...	1903	....	....	....
" " " ...	1904	33,076 39	....	....
" " " ...	1905	....	....	....
" " " ...	1906	....	....	....
" " " ...	1907	....	....	....
" " " ...	1908	600 00	....	....
" " " ...	1909	937 77	....	....
" " " ...	1910	....	....	....
" " " ...	1911	2,918 35	....	....
" " " ...	1912	....	....	....
" " " ...	1913	....	....	....
" " " ...	1914	....	....	....
Total	....	*62,789,776 09	318,216 30	396,473 75

* Ceci s'accorde avec le bilan des Comptes publics, 1914–1915.

(1)	Comprenant................	$ 2,210,000 00	à compte de subside.
(2)	"	5,323,076 60	"
(3)	"	7,254,208 27	"
(4)	"	6,862,201 00	"
(5)	"	2,890,427 00	"
(6)	"	460,087 13	"
		†$25,000,000 00	

† *Voir* aussi état page 60 et suivante pour cette dépense.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

CHEMIN DE FER DU CAP-BRETON.

—	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépense du gouvernement depuis la Confédération	1887	76,501 89	....
" " " "	1888	689,450 50	....
" " " "	1889	1,083,276 60	....
" " " "	1890	1,170,523 62	....
" " " "	1891	521,441 62	....
" " " "	1892	99,936 96	....
" " " "	1893	59,982 74	....
" " " "	1894	158,770 61	....
" " " "	1895	*	....
" " " "	1896	*	....
" " " "	1897	405 00	....
" " " "	1898	389 60	....
Total	....	‡3,860,679 14	†

* Inclus dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Inclus dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.
‡ Inclus dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, *voir* page 46.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

—	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépense du gouvernement depuis la Confédération	1886	85,610 69	....
" " " "	1887	2,299 62	....
" " " "	1888	500 17	....
" " " "	1889	....	....
" " " "	1890	....	....
" " " "	1891	....	....
" " " "	1892	....	....
" " " "	1893	....	....
Total	....	88,410 48	....
* Moins le montant reçu de la cité de Saint-Jean, N.-B.	....	40,000 00	....
Coût net	....	48,410 48	....

* Victoria, chap. 6, a cédé l'embranchement de Carleton à la cité de Saint-Jean, N.-B., pour la somme de $40,000, payée en mars 1893, au receveur général.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

CHEMIN DE FER DU COMTÉ DE DRUMMOND.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Dépense du gouvernement depuis la Confédération	1900	1,459,000 00	....
" " "	1901	....	....
" " "	1902	5,000 00	....
Total	....	*1,464,000 00	....

* Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 46.

W. C. LITTLE,
Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 1er septembre 1915.

CHEMIN DE FER DU PROLONGEMENT DE L'EST.

——	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Dépense du gouvernement depuis la Confédération	1884	1,284,311 97	10,033 77	30,767 66
" " " "	1885	2,055 92	78,273 65	73,050 01
" " " "	1886	183 79	94,756 06	66,893 11
" " " "	1887	....	94,254 04	64,107 10
" " " "	1888	....	90,954 73	70,552 20
" " " "	1889	34,235 73	90,719 04	72,436 65
" " " "	1890	....	79,102 77	84,658 95
" " " "	1891	3,255 40	*	†
Total	....	‡1,324,042 81	538,094 06	462,465 68

* Compris dans frais de chemin de fer Intercolonial † Compris dans les recettes du chemin de fer Intercolonial.
‡ Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial , page 46.

W. C. LITTLE,
Comptable.

Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, 1er septembre 1915.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON.

—	Année.	Capital.
		$ c.
Dépense du gouvernement depuis la Confédération	1909	92,427 83
" " " "	1910	53,042 63
" " " "	1911	184,149 81
" " " "	1912	159,632 00
" " " "	1913	1,009,063 15
" " " "	1914	4,498,717 25
" " " "	1915	4,773,743 99
Total		10,860,776 66

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er septembre 1915.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

—	Année.	Construction.	Revenu.	Frais d'exploitation, y compris le ch. de fer d'emb. de Windsor.	Revenu perçu y compris le chemin de fer d'embranc. de Windsor.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Dépensé avant la Confédération	......	10,766,725 54	....	....	....
" depuis 1868 à 1879 inclus.	......	25,847,852 40	....	13,382,773 41	3,670,469 65
" " "	1880	2,048,014 60	....	1,607,956 70	1,520,310 45
" " "	1881	608,732 80	....	1,780,353 53	1,777,856 76
" " "	1882	585,568 79	....	2,080,592 37	2,100,315 85
" " "	1883	1,616,632 96	....	2,383,477 20	2,395,034 99
" " "	1884	1,405,377 52	....	2,366,719 95	2,376,666 19
" " "	1885	1,195,363 08	....	2,460,229 87	2,392,605 00
" " "	1886	544,958 17	....	2,508,473 10	2,406,858 88
" " "	1887	823,070 86	....	2,854,158 91	2,621,337 41
" " "	1888	742,203 09	....	3,300,481 94	2,937,337 40
" " "	1889	655,228 13	....	3,174,785 19	2,923,736 46
" " "	1890	365,246 48	....	3,500,455 80	2,958,243 38
" " "	1891	79,929 34	....	3,691,273 65	3,007,630 51
" " "	1892	168,101 77	....	3,458,891 39	2,978,950 82
" " "	1893	228,984 79	....	3,062,207 45	3,099,815 20
" " "	1894	166,362 43	....	2,999,317 07	3,020,485 74
" " "	1895	327,034 51	....	2,964,940 98	2,979,795 59
" " "	1896	259,105 23	....	3,029,304 08	2,994,201 93
" " "	1897	145,142 00	....	2,936,789 71	2,906,631 25
" " "	1898	252,367 20	70,000 00	3,275,830 14	3,154,896 49
" " "	1899	1,081,929 94	210,000 00	3,478,559 30	3,775,558 08
" " "	1900	1,796,348 29	....	4,444,296 25	4,599,423 14
" " "	1901	3,633,836 57	....	5,477,285 30	5,019,497 76
" " "	1902	4,621,841 05	....	5,596,939 57	5,720,990 50
" " "	1903	2,254,266 68	....	6,214,496 38	6,366,884 53
" " "	1904	1,880,856 60	....	7,264,263 13	6,392,865 48
" " "	1905	3,937,621 93	....	8,535,689 91	6,833,561 50
" " "	1906	3,765,170 90	....	7,599,400 33	7,693,282 40
" " "	1907	1,506,209 26	....	6,045,597 15	6,293,751 52
" " "	1908	4,363,494 01	....	9,195,347 64	9,229,989 21
" " "	1909	3,867,232 16	....	9,364,256 10	8,583,100 79
" " "	1910	1,278,409 45	....	8,668,620 23	9,328,888 97
" " "	1911	762,869 06	....	9,613,774 77	9,911,974 83
" " "	1912	1,710,448 56	....	10,624,889 89	10,666,962 44
" " "	1913	2,391,987 53	....	12,009,953 31	12,052,729 39
" " "	1914	4,329,694 68	....	12,893,735 98	12,940,066 52
" " "	1915	6,663,456 65	....	11,456,356 00	11,468,042 36
Total	......	†98,677,655 01	280,000 00	204,396,473 68	197,100,749 36

Voir suite page 47.

* Y compris $296,872.90 payé aux chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse et de l'Amérique du Nord, et imputé sur le "fonds consolidé."

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Fin.*

Coût total de la construction tel qu'indiqué à la page 46......		† $98,677,655 01
Moins les sommes transférées du capital au fonds consolidé comme suit :—		
Chemin de fer European and North American depuis 1868 à 1873.................... .... $	88,363 18	
Chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse depuis 1868 à 1873.................................. ..	208,509 72	
		296,8720 9
		$ 98,380,782 90
Plus :—		
Chemin de fer du Canada-Est, page 40................................		819,000 00
" " Cap-Breton, page 42..................................		3,860,679 14
" " comté de Drummond, page 43		1,464,000 00
" " de prolongement est, page 43..........		1,324,042 81
" " de ligne directe entre Montréal et l'Europe, page 47...		333,942 72
" " d'Oxford et New-Glasgow, page 49..		1,949,063 21
Coût total en capital du réseau du chemin de fer Intercolonial..........		*$108,131,509 99

* Conforme, moins les chèques en suspens, avec les Comptes publics, 1914, 1915.

† Comprend $220.48, montant d'un jugement rendu par la cour d'Echiquier en 1907 contre le chemin de fer d'Oxford et New-Glasgow.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

———	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la Confédération....	1915	1,300 00	*111,706 35	65,468 92
Total..	....	1,300 00	*111,706 35	65,468 92

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

LIGNE DIRECTE ENTRE MONTRÉAL ET EUROPE.

———	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la Confédération....	1885	49,587 45	....
" " "	1886	135,214 38	....
" " "	1887	24,157 32	....
" " "	1888	397 35	....
" " "	1889	....	....
" " "	1890	....	....
" " "	1891	124,568 23	....
" " "	1892	....	....
" " "	1893	....	....
" " "	1894	17 99	....
Total....	....	*333,942 72	....

*Compris dans le coût total du chemin de fer Intercolonial, page 46.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

—	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la Confédération......	1904	6,249 40	....	....
" " "	1905	778,491 28	....	....
" " "	1906	1,841,269 95	....	....
" " "	1907	5,537,867 50	....	....
" " "	1908	18,910,449 41	....	....
" " "	1909	24,892,422 68	....	....
" " "	1910	19,968,126 86	....	....
" " "	1911	23,488,208 40	....	....
" " "	1912	21,110,683 05	....	....
" " "	1913	13,766,916 39	....	....
" " "	1914	12,670,108 27	94,074 10	44,634 11
" " "	1915	9,831,952 58	239,527 25	153,213 55
Total................................	....	*152,802,745 77	333,601 35	197,847 66

*Concorde avec le bilan des Comptes publics, 1914–1915, page 4.

W. C. LITTLE,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

—	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la Confédération........	1915	24,700 00	43,942 53	25,419 81
Total................................	....	24,700 00	43,942 53	25,419 81

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

CHEMIN DE FER OXFORD ET NEW-GLASGOW

	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la Confédération....................	1888	280,932 35	....
" " "	1889	840,553 57	....
" " "	1890	434,074 60	....
" " "	1891	220,886 39	....
" " "	1892	48,745 23	....
" " "	1893	7,922 80	....
" " "	1894	112,382 75	....
" " "	1895	*	....
" " "	1896	*	....
" " "	1897	3,565 52	....
Total....................................	....	‡1,949,063 21	†

* Compris dans le capital du chemin de fer Intercolonial. † Compris dans les frais d'exploitation du chemin de fer Intercolonial.

‡ Compris dans le coût total du réseau du chemin de fer Intercolonial, page 46. A ajouter $220.48 montant du jugement de la cour de l'Echiquier payé en 1807 et compris dans le chemin de fer Intercolonial

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

———	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvern. antérieurement à la Confédération.	......	3,114,735 11	....	....
" depuis 1874 à 1879 inclusivement.	.....	335,313 64	943,532 91	534,975 38
" " " ...	1880	16,539 82	164,640 55	113,851 11
" " " ...	1881	....	203,122 88	131,131 43
" " " ...	1882	402 03	228,259 97	137,267 54
" " " ...	1883	57,186 02	252,808 41	146,170 42
" " " ...	1884	130,663 38	236,428 13	144,504 12
" " " ...	1885	76,956 56	211,207 01	158,588 06
" " " ...	1886	4,668 33	216,744 34	155,584 36
" " " ...	1887	5,800 00	204,237 45	155,303 37
" " " ...	1888	....	229,639 95	158,363 62
" " " ...	1889	....	247,559 44	171,369 56
" " " ...	1890	....	266,485 85	160,971 78
" " " ...	1891	....	257,990 08	174,258 05
" " " ..	1892	8,300 49	289,706 38	157,442 69
" " " ...	1893	....	226,422 17	162,690 42
" " " ...	1894	....	226,891 06	158,533 83
" " " ...	1895	....	232,905 19	149,654 78
" " " ...	1896	....	225,138 56	146,476 54
" " " ...	1897	....	240,489 90	153,443 13
" " " ...	1898	17,541 88	231,418 74	158,950 61
" " " ...	1899	22,000 00	218,053 01	165,012 03
" " " ...	1900	53,546 02	220,931 81	174,738 73
" " " ...	1901	280,173 93	261,766 24	193,883 48
" " " ...	1902	475,997 94	270,159 97	197,999 93
" " " ...	1903	829,414 18	259,637 82	217,714 24
" " " ...	1904	698,877 47	335,695 44	234,390 03
" " " ...	1905	591,412 65	370,464 44	217,330 61
" " " ...	1906	496,124 89	294,253 16	257,270 57
" " " ...	1907	91,710 52	283,148 50	215,434 97
" " " ...	1908	390,461 83	399,947 79	304,579 83
" " " ...	1909	561,206 90	400,330 41	311,319 63
" " " ...	1910	206,396 97	427,283 73	319,074 74
" " " ...	1911	94,320 56	424,104 00	337,419 55
" " " ...	1912	128,041 91	449,962 91	367,203 39
" " " ..	1913	103,001 03	489,972 34	389,474 07
" " " ...	1914	129,574 95	571,415 37	409,616 74
" " " ...	1915	570,530 70	598,226 97	415,495 44
Total......................	.....	*9,490,899 71	11,610,982 98	8,157,488 78

* Conforme au bilan des Comptes publics, 1914-1915.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

PONT DE QUÉBEC.

—	Année.	Capital.	Revenu.
		$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération........	1909	....	422,867 12
" " " "	1910	....	111,788 02
" " " "	1911	227,563 40	....
" " " "	1912	603,293 07	....
" " " "	1913	1,512,825 96	....
" " " "	1914	2,604,105 61	....
" " " "	1915	2,816,305 14	....
Total..		7,764,093 14	534,655 14
Moins le montant reçu de la Phœnix Bridge Co. 1910............	....	....	100,000 00
Total..	....	*7,764,093 14	434,655 14

Frais comme ci-dessus..		7,764,093 14
A ajouter les sommes payées par le ministère des Finances et non comprises ci-haut :—		
Somme garantie par la Loi 1903, chap. 54................................	6,624,781 00	
Somme payée à la province de Québec....................................	250,000 00	
Somme payée à la ville de Québec	300,000 00	
Somme payée à Emile Tanguay, en vertu d'un jugement de la Cour Suprême	485 20	6,975,266 20
		$14,739,359 34
Moins la somme reçue de la Phœnix Bridge Co..............................		100,000 00
S'accorde avec les Comptes publics, bilan 1915............................		$14,739,359 34
Auxquels il faut ajouter la dépense au compte du Revenu 1909 et 1910........	534,655 14	
A ajouter également la somme payée pour les subsides 1901, 1902 et 1903.....	374,353 33	909,008 47
Montant total des frais jusqu'au 31 mars 1915..............................		$15,548,367 81

W. C. LITTLE,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er septembre 1915.

CHEMIN DE FER SAINT-JEAN ET QUÉBEC.

	Année.	Capital.	Frais d'exploitation.	Revenu perçu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement depuis la Confédération	1915		24,694 75	21,717 24
Total			24,694 75	*21,717 24

* Cette somme comprend un montant de $2,97751 qui aurait dû être portée au crédit des comptes ouverts, laissant ainsi le revenu actuel à $18,739.73. On procédera à ce réajustement dans les comptes de 1915-16.

W. C. LITTLE,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er septembre 1915.

TERRITOIRE DU YUKON.

(Chemin de fer Stikine-Teslin.)

	Année.	Construction.
		$ c.
Frais du gouvernement depuis la Confédération	1902	283,323 55
Total		*283,323 55

* Compris dans les Comptes publics, bilan 1902-1903, page 6.

W. C. LITTLE,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er septembre 1915.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

ETAT indiquant les sommes dépensées à compte du capital pour les chemins de fer.

Chemins de fer.	—	—
	$ c.	$ c.
Intercolonial, page 45-46	98,380,782 11	
Cap-Breton, page 42	3,860,679 14	
Oxford et New-Glasgow, page 49	1,849,063 21	
Prolongement Est, page 43	1,324,042 81	
Comté de Drummond, page 43	1,464,000 00	
Ligne directe entre Montréal et l'Europe, page 48	333,941 72	
Canada-Est, page 40	819,000 00	
Total		108,131,500 99
Embranchement de Carleton, page 42		48,410 48
Ile-du-Prince-Edouard, page 50		9,490,899 71
Pacifique-Canadien, page 41		62,789,776 09
Annapolis et Digby, page 40		660,683 09
Territoire du Yukon (chemin de fer Stikine-Teslin), page 52		283,323 55
National Transcontinental, page 48		152,802,745 77
Wagon du Gouverneur général		71,538 82
Chemin de fer de la Baie d'Hudson, page 44		10,860,776 66
Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick, page 47		1,300 00
Chemin de fer du Nouv.-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard p. 49		24,700 00
Total		345,165,664 16
Mémoire re Récapitulation—Chemins de fer.		
Coût total d'après l'état ci-dessus		345,165,664 16
Ajoutez les sommes transférées du capital au fonds consolidé, chemin de fer Intercolonial, *voir* état, page 46		296,872 90
Conforme au coût total de la construction, d'après l'état, page 54		*345,462,537 06

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er septembre 1915.

RÉCAPITULATION—CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT.

——	Année.	Construction.	Frais d'exploitation.	Revenu.
		$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération	.....	13,881,460 65	....	.....
" depuis "	1868	483,353 65	359,961 08	420,752 58
" " "	1869	282,615 18	387,548 47	455,022 76
" " "	1870	1,729,381 49	445,208 75	471,245 09
" " "	1871	2,946,930 45	442,993 31	565,713 52
" " "	1872	5,620,569 67	595,076 22	622,900 56
" " "	1873	5,763,268 81	1,011,892 60	703,458 26
" " "	1874	3,925,123 69	1,847,925 24	893,430 17
" " "	1875	5,018,427 85	1,581,934 24	886,087 42
" " "	1876	4,497,434 75	1,497,128 22	966,922 42
" " "	1877	3,209,502 16	1,890,268 80	1,285,110 27
" " "	1878	2,643,741 73	2,032,873 05	1,514,846 38
" " "	1879	2,507,053 71	2,233,496 34	1,419,955 60
" " "	1880	6,109,077 14	1,851,489 26	1,739,137 25
" " "	1881	5,577,236 73	2,220,421 39	2,200,486 25
" " "	1882	5,175,046 61	2,310,638 54	2,237,583 39
" " "	1883	11,707,619 02	2,636,551 70	2,541,205 41
" " "	1884	14,013,074 89	2,613,508 87	2,551,937 97
" " "	1885	11,224,244 54	2,749,710 53	2,624,243 07
" " "	1886	4,443,220 17	2,819,973 50	2,628,336 35
" " "	1887	1,846,887 18	3,152,650 40	2,840,747 88
" " "	1888	1,765,582 11	3,621,076 62	3,166,253 22
" " "	1889	2,709,857 37	3,513,063 67	3,167,542 67
" " "	1890	2,392,767 99	3,846,044 42	3,203,874 11
" " "	1891	1,184,317 34	3,949,263 73	3,181,888 56
" " "	1892	417,425 73	3,748,597 77	3,136,393 51
" " "	1893	712,917 44	3,288,629 62	3,262,505 62
" " "	1894	585,749 01	3,226,208 13	3,179,019 57
" " "	1895	376,814 83	3,197,846 17	3,129,450 37
" " "	1896	324,774 72	3,254,442 64	3,140,678 47
" " "	1897	204,624 31	3,195,959 58	3,060,074 38
" " "	1898	270,990 85	3,507,248 88	3,313,847 10
" " "	1899	1,112,348 47	3,696,612 31	3,940,570 11
" " "	1900	3,309,130 42	4,665,228 06	4,774,161 87
" " "	1901	3,922,989 37	5,739,051 54	5,213,381 24
" " "	1902	5,386,611 24	5,861,099 54	5,918,990 43
" " "	1903	3,083,680 86	6,474,134 20	6,584,598 77
" " "	1904	2,619,059 86	7,599,958 57	6,627,255 51
" " "	1905	6,125,481 79	8,906,154 35	7,050,892 11
" " "	1906	6,102,565 74	7,893,653 49	7,950,552 97
" " "	1907	7,174,370 17	6,328,745 65	6,509,186 49
" " "	1908	23,684,005 25	9,595,295 43	9,534,569 04
" " "	1909	29,414,227 34	9,764,586 51	8,894,420 42
" " "	1910	21,505,975 91	9,095,903 96	9,647,963 71
" " "	1911	24,532,466 18	10,037,878 77	10,249,394 38
" " "	1912	23,108,805 52	11,074,852 80	11,034,165 83
" " "	1913	17,375,968 10	12,499,925 65	12,442,203 46
" " "	1914	21,628,095 15	13,559,225 45	13,394,317 37
" "	1915	21,865,663 92	12,474,453 85	12,149,257 32
Tota	.....	*323,636,873 14	205,821,938 02	194,277,273 89

* Montant total payé sur la construction $345,502,537 06
Moins le montant reçu de la cité de Saint-Jean, N.-B., à titre d'achat de l'embranchement de la ligne de Carleton 40,000 00

Coût total de la construction .... †$345,462,537 06

* Le montant payé pour le pont de Québec et celui des dépenses sur le capital ont été déduit et ne sont pas inclus.
† Conforme au montant dépensé sur le compte du capital sur les chemins de fer, *voir* page 53.

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er septembre 1915.

DEPENSES GENERALES POUR CHEMINS DE FER.

ETAT indiquant les dépenses annuelles depuis la confédération jusqu'au 31 mars 1915.

—	Exercice terminé.	Capital.	Recettes.	Revenu.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération......	......	....	....	....	....
" depuis " 1868 à	1876	....	....	....	....
" " "	1877	....	....	43,639 97	43,639 97
" " " 1878 à	1883	....	....	....	....
" " "	1884	....	62,256 58	....	62,256 58
" " "	1885	....	11,003 38	....	11,003 38
" " "	1886	....	10,383 59	....	10,383 59
" " "	1887	....	23,545 34	....	23,545 34
" " "	1888	....	22,898 90	....	22,898 90
" " "	1889	....	16,552 64	....	16,552 64
" " "	1890	....	50,909 74	....	50,909 74
" " "	1891	....	16,314 41	....	16,314 41
" " "	1892	....	19,062 51	....	19,062 51
" " "	1893	....	4,313 73	....	4,313 73
" " "	1894	....	4,855 11	....	4,855 11
" " "	1895	....	13,221 27	....	13,221 27
" " "	1896	....	6,562 20	....	6,562 20
" " "	1897	....	5,118 99	....	5,118 99
" " "	1898	....	8,327 96	1,400 00	9,727 96
" " "	1899	....	67,005 86	....	67,005 86
" " "	1900	....	33,496 99	....	33,496 99
" " "	1901	....	28,658 78	....	28,658 78
" " "	1902	....	21,752 58	....	21,752 58
" " "	1903	....	15,570 43	....	15,570 43
" " "	1904	....	85,353 17	....	85,353 17
" " "	1905	....	97,507 00	....	97,507 00
" " "	1906	....	99,018 80	....	99,018 80
" " "	1907	....	92,115 62	....	92,115 62
" " "	1908	....	178,266 39	....	178,266 39
" " "	1909	....	181,615 90	....	181,615 90
" " "	1910	....	200,329 52	....	200,329 52
" " "	1911	....	218,178 85	1,000 00	219,178 85
" " "	1912	....	257,670 45	3,950 00	261,620 45
" " "	1913	....	360,812 49	4,500 00	365,312 49
" " "	1914	18,000 00	384,018 59	11,300 00	413,318 59
" " "	1915	....	376,602 43	23,000 00	399,602 43
Total..................	......	18,000 00	2,973,300 20	88,789 97	8,080,090 17

W. C. LITTLE,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.
OTTAWA, 1er septembre 1915.

DEPENSES GENERALES POUR CHEMINS DE FER ET CANAUX.

ETAT indiquant les dépenses pour chemins de fer et canaux depuis la Confédération jusqu'au 31 mars, 1915.

—	Exercice terminé.	Capital.	Recettes.	Revenu.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Frais du gouvernement antérieurement à la Confédération					
" depuis " 1868 à	1878		232,839 35	69,113 66	301,953 01
" " " 1879 à	1892				
" " "	1893		28,640 93		28,640 93
" " "	1894		15,746 31		15,746 31
" " "	1895		19,304 87		19,304 87
" " "	1896		25,194 21		25,194 21
" " "	1897		25,142 90	597 39	25,740 29
" " "	1898		28,042 10		28,042 10
" " "	1899		22,085 19		22,085 19
" " "	1900		22,802 18		22,802 18
" " "	1901		33,986 68		33,986 68
" " "	1902		34,138 50		34,138 50
" " "	1903		35,398 00		35,398 00
" " "	1904		36,262 32		36,262 32
" " "	1905		38,660 52		38,660 52
" " "	1906		37,484 64		37,484 64
" " "	1907		34,183 75		34,183 75
" " "	1908		45,115 99		45,115 99
" " "	1909		20,912 04		20,912 04
" " "	1910		4,706 79		4,706 79
" " "	1911		2,369 52		2,369 52
" " "	1912		2,922 06		2,922 06
" " "	1913		9,338 17		9,338 17
" " "	1914		5,671 08		5,671 08
" " "	1915		2,324 14		2,324 14
Total			763,272 24	69,711 05	832,983 29

W. C. LITTLE,

Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les DÉPENSES et les RECETTES TOTALES du ministère des Chemins de fer et Canaux avant et depuis la Confédération jusqu'au 31 mars 1915.

	$ c.	$ c.
DÉPENSES TOTALES..		$ 799,114,181 18
Dépenses pour chemins de fer	$567,119,019 10	
" pour le pont de Québec	8,198,748 28	
" pour subvention aux chemins de fer	72,757,660 17	
" pour les canaux	150,205,770 34	
" générales	832,983 29	
Dépenses totales		799,144,181 18
Classification des DÉPENSES EN GÉNÉRAL—		
Au compte du capital	465,420,334 09	
" du revenu	247,576,176 47	
" des recettes	13,360,010 45	
Fonds consolidé—Subventions aux chemins de fer, page 69	72,757,660 17	
Dépenses totales		799,144,181 18
Classification des DÉPENSES EN DÉTAIL—		
Chemins de fer—		
Capital, *voir* pages 53 et 55	345,183,664 16	
Recettes, *voir* pages 45, 46 et 55	3,550,173 10	
Revenu, *voir* pages 54 et 55	218,385,181 84	
		567,119,019 10
Pont de Québec—		
Capital, *voir* page 51	7,764,093 14	
Recettes, *voir* page 51	434,655 14	
		8,198,748 28
Subventions aux chemins de fer, *voir* pages 58 à 69	72,757,660 17	72,757,660 17
Canaux—		
Capital, *voir* pages 35, 36 et 39	112,472,576 79	
Recettes, *voir* pages 35, 36 et 39	8,611,909 97	
Revenu, *voir* pages 35, 36 et 39	29,121,283 58	
		150,202,770 34
Dépenses générales—		
Recettes, *voir* page 56	763,272 24	
Revenu, *voir* page 56	69,711 15	
		832,983 29
Dépenses totales		799,114,181 18
Classification des dépenses aux comptes du capital et du fonds consolidé—		
Chemins de fer—		
Capital, y compris le pont de Québec	352,947,757 30	
Fonds consolidé (recettes et revenu) — Subventions aux chemins de fer, etc	295,127,670 25	
		648,075,427 55
Canaux—		
Capital	112,472,576 79	
Fonds consolidé (recettes et revenu)	37,733,193 55	
		150,205,770 34
Dépenses générales—		
Fonds consolidé (recettes et revenu)	832,983 29	832,983 29
Dépenses totales		799,114,181 18
Recettes totales perçues du 1er juillet 1867 au 31 mars 1915—		
Chemins de fer, *voir* page 54	206,426,631 21	
Canaux, *voir* page 35	15,757,125 97	
Recettes totales		222,183,757 18

W. C. LITTLE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ÉTATS

I.—État indiquant les subsides votés pour les chemins de fer et payés au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1915.

II.—État indiquant les subsides votés pour les chemins de fer et payés, du 1er juillet 1873 au 31 mars 1915.

ETAT indiquant le chiffre des subventions accordées aux chemins de fer pendant l'année terminée le 31 mars 1915.

NOM DU CHEMIN DE FER.		Montant.
1. Compagnie de chemin de fer Algoma Eastern, Ontario (autrefois le Manitoulin and North Shore Railway Company)— A partir de Little-Current et traversant le Pacifique-Canadien à ou près de Stanley jusqu'à Sudbury.		$ 13,022 87
2. Compagnie Canadian Northern Pacific Railway, C.-B.— A partir d'un point à la Passe-de-Tête-Jaune jusqu'à Vancouver et à l'embouchure du fleuve Fraser..		178,077 80
3. Compagnie Canadian Northern Alberta Railway, Alberta— A partir de la cité d'Edmonton dans la province de l'Alberta jusqu'aux frontières de la province de la Colombie-Britannique à Passe-de-Tête-Jaune.		262,080 00
4. Compagnie Canadian Northern Ontario Railway, Ontario— A partir d'Ottawa jusqu'à Port-Arthur..		2,343,335 80
5. Chemin de fer Algoma Central and Hudson Bay, Ontario—		
De Sault-Sainte-Marie à un point sur le chemin de fer Pacifique-Canadien entre White-River et Dalton-Station dans le district d'Algoma..	$ 4,036 94	
D'un point à 50 milles au nord de la jonction de cette ligne avec le chemin de fer Pacifique-Canadien, au nord avec le chemin de fer Transcontinental-National..	134,943 62	
		138,980 56
6. Compagnie St. John and Quebec Railway, N.-B.— A partir d'Andover jusqu'à Saint-Jean, N.-B..		59,581 32
7. Chemin de fer Alberta Central, Alberta— De Red-Deer à Rocky-Mountain-House..		209,768 00
8. Compagnie Ha-Ha Bay Railway, Québec— De La-Terrière-Junction, vers le sud, jusqu'au lac Kenogami..		16,158 72
9. Compagnie Kettle Valley Railway, C.-B.—		
De Merritt au quai de Penticton..	$ 138,987 30	
D'un point sur la ligne entre Merritt et le quai de Penticton, à environ 25 milles au sud de Merritt, à un point sur la rivière Fraser, près de Hope-Station..	148,401 46	
D'un point sur la ligne entre Merritt et le quai de Penticton à ou près de Penticton, à Midway..	82,108 52	
		369,497 28
10. Compagnie Fredericton and Grand Lake Coal and Railway— A partir de Gibson sur le chemin de fer Intercolonial jusqu'à un point à ou près de Minto, avec un embranchement allant à Marysville..		111,579 96
11. Compagnie Esquimalt and Nanaimo Railway—		
A partir d'un point à ou près de McBride-Junction jusqu'au ou vers le village de Sandwich..	$ 288,000 00	
A partir d'un point sur la ligne principale de ce chemin de fer à ou près de la ligne de Duncan jusqu'au lac Cowichan..	117,120 00	
		405,120 00
12. Compagnie Kootenay Central Railway— A partir de Golden passant par Windermere, Fort-Steele, jusqu'à un point sur le chemin de fer British Columbia Southern à ou près de Jackson.		1,065,856 00
13. Chemin de fer Atlantic and Lake Superior, de Caplin à Cascapedia..		18,449 17
Total..		$5,181,507 48

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 1er septembre 1915.

ETAT indiquant les subventions accordées pour les chemins de fer au sujet

Subventions accordées. Par quelle loi.	Subventions accordées. Montant.	Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 31 mars 1908.
	$ c.			$ c.
46 Vic., chap. 25	156,800 00	1	Chemin de fer International, Québec................	156,800 00
53 " 2				
45 " 14	384,000 00			
46 " 25	80,000 00			
48-49 " 59	96,000 00			
49 " 10	186,295 00			
50-1 " 24	28,800 00	2	Chemin de fer Québec et du lac St-Jean, Québec...	1,233,943 50
51 " 3	96,000 00			
52 " 3	64,000 00			
53 " 2	40,000 00			
54-5 " 8	5,250 00			
57-8 " 4	44,800 00			
46 " 24	89,600 00			
49 " 10	70,000 00	3	Kingston, Napanee et Western, Ry., autrefois Napanee, Tamworth et Quebec Ry., Ontario.....	
50-1 " 24	12,800 00			
52 " 3	32,000 00			208,732 80
55-6 " 5	64,000 00			
47 . " 8	272,000 00			
51 " 3	41,000 00	4	Pontiac Pacific Junction Railway, Québec.... ...	193,578 00
53 " 2	24,000 00			
46 " 25	115,200 00			
47 " 8	76,800 00	5	Caraquette Railway, N.-B..	224,000 00
50-1 " 24	32,000 00			
47 " 8	32,000 00			
49 " 10	57,600 00			
52 " 3	22,400 00	6	Canadian-Northern Quebec Ry Co., autrefois Great-Northern Ry, Québec..........................	
53 " 2	48,000 00			814,658 71
56 " 2	47,000 00			
57-8 " 4	70,400 00			
7-8 Ed. VII 63	*			
47 " 8	48,000 00	7	Chemin de fer Kingston et Pembroke Ry., Ontario..	48,000 00
45 " 14	660,000 00			
46 " 26	660,000 00	8	Northern et Pacific Junction Railway, Québec	1,320,000 00
53 " 2				
47 " 8	128,000 00			
48-9 " 59	19,200 00			
49 " 10	32,000 00	9	Canada-Eastern, Ry., autrefois Northern et Western Ry., N.-B., y compris également Chatham Branch Ry..........	
48-9 " 59	24,439 84			
51 " 3	140,800 00			374,839 84
57-8 " 4	35,200 00			
62-3 " 7	*			
47 " 8	60,342 00	10	Quebec Central Railway, Québec.................	403,980 69
51 " 3				
7-8 " 63				
53 " 2	288,000 00			
48-9 " 59	72,000 00			
53 " 2	40,000 00	11	Montreal and Sorel Railway, Québec...............	93,757 57
48-9 " 59	30,000 00			
50-1 " 24	64,000 00	12	Montreal and Champlain Junction Ry., Québec...	103,600 00
51 " 3	9,600 00			
46 " 25	38,400 00	13	Elgin Petitcodiac et Havelock Railway, N.-B.....	82,652 82
51 " 3	44,252 82			
47 " 8	22,400 00	14	St-Louis and Richibucto Railway, N.-B.......... ...	22,400 00
48-9 " 59	96,000 00			
49 " 10	38,400 00	15	Canada Atlantic Railway, Ontario.................	282,355 20
50-1 " 24	180,000 00			
47 " 6	750,000 00	16	Esquimalt and Nanaïmo, C.-B................	750,000 00
47 " 8	96,000 00	17	Erie and Huron Railway, Ontario	96,000 00
46 " 25	320,000 00			
47 " 8	300,000 00	18	Baie des Chaleurs Railway, Québec.......	620,000 00
52 " 3				
			A reporter.....................	7,029,299 13

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

desquels des contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1915.

Paiements.							Total au 31 mars 1915.	Numéro.
1908-1909.	1909-1910.	1910-1911.	1911-1912.	1912-1913.	1913-1914.	1914-1915.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	....	....	....	....	....	....	156,800 00	1
....	....	....	27,520 00	....	....	....	1,261,463 50	2
....	....	....	....	....	....	....	208,732 80	3
....	....	....	....	....	....	....	193,578 00	4
....	....	....	....	....	....	....	224,000 00	5
55,449 60	164,172 29	144,608 51	86,468 03	....	....	....	1,265,357 14	6
....	....	....	....	....	....	....	48,000 00	7
....	....	....	....	....	....	....	1,320,000 00	8
....	....	....	....	....	....	....	374,839 84	9
....	....	129,320 61	....	8,576 00	....	....	541,877 30	10
....	....	....	....	....	....	....	93,757 57	11
....	....	....	....	....	....	....	103,600 00	12
....	....	....	....	....	....	....	82,652 82	13
....	....	....	....	....	....	....	22,400 00	14
....	....	....	....	....	....	....	282,355 20	15
....	....	....	....	365,440 00	....	405,120 00	1,520,560 00	16
....	....	....	....	....	....	....	96,000 00	17
....	....	....	....	....	....	....	620,000 00	18
55,449 60	164,172 29	273,929 12	113,988 03	374,016 00	....	405,120 00	8,415,974 17	

ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer au sujet desquels

Subventions accordées — Par quelle loi.	Subventions accordées — Montant.	Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 31 mars 1908.
	$ c.			$ c.
			Report	7,029,299 13
48-9 Vic., c. 59	118,400 00	1	Nouveau-Brunswick et Ile du Prince-Edouard, N.-B..	113,440 00
50-1 " 24	217,600 00	2	Saint-Laurent, Basses-Laurentides et Saguenay, Québec, à présent chemin de fer des Laurentides	217,600 00
49 " 10	11,200 00	3	L'Assomption, Québec	11,200 00
49 " 10	32,000 00	4	Grand-Oriental, Québec	40,345 00
50-1 " 24	96,000 00			
56 " 2	64,000 00			
53 " 2	37,500 00			
47 " 8 52 " 3	160,000 00	5	Irondale, Bancroft et Ottawa, Ontario	144,000 00
49 " 10	96,000 00	6	Bouctouche et Moncton, N.-B	101,600 00
50-1 " 24	6,400 00			
47 " 8 52 " 3	51,200 00	7	Albert-Sud, N.-B.	50,460 00
50-1 " 24	65,200 00	8	Colonisation du Lac Témiscamingue, Québec	310,335 95
57-8 " 4	274,940 00			
49 " 10	38,400 00	9	Joggins, N.-E.	37,500 00
50-1 " 24	4,000 00			
45 " 14	240,000 00	10	Témiscouata, N.-B., et Québec	645,950 00
48-9 " 58	258,000 00			
51 " 3	100,000 00			
53 " 2	51,200 00			
48-9 " 50	44,800 00	11	Leamington et Saint-Clair, Ontario	51,200 00
50 1 " 24	6,400 00			
59 " 10	16,000 00	12	Toronto, Grey et Bruce, Ontario	14,656 00
50-1 " 24	22,400 00	13	Compagnie de Chaux du Canada, Québec	15,360 00
49 " 10 53 " 2	256,000 00	14	Pacifique d'Ontario-Ouest et Ontario et Québec	256,000 00
50-1 " 24	96,000 00	15	Comté de Drummond, Québec	423,936 00
52 " 3	14,400 00			
53 " 2	76,800 00			
57-8 " 4	96,000 00			
48-9 " 59 53 " 2	128,000 00	16	Brockville, Westport et Sault-Sainte-Marie, Ontario	140,800 00
54-5 " 8 57-8 " 4	64,000 00			
49 " 10	32,000 00	17	Montréal et Lac Maskinongé, Québec	41,280 00
53 " 2	10,200 00			
50-1 " 24	54,400 00	18	Norfolk-Sud, Ontario	54,400 00
50-1 " 24	51,200 00	19	Jonction de Guelph, Ontario	46,000 00
48-9 " 54 49 " 19	22,400 00	20	Belleville et Hastings-Nord, Ontario	21,888 00
49 " 10	108,800 00	21	Hereford, Québec	155,200 00
52 " 0	48,000 00			
50-1 " 23	118,400 00	22	Lac-Erié et Rivière Détroit, Ontario	475,851 00
55-6 " 4	224,000 00			
62-3 " 5	*			
50-1 " 27 56 " 4	62,400 00	23	Jonction de Beauharnois, Québec	62,400 00
50-1 " 24	138,400 00	24	Sainte-Catherine et Niagara-Central, Ontario	38,400 00
55 6 " 5	108,000 00			
57-8 " 4	108,800 00			
52 " 3	30,000 00	25	Cie du pont de ch. de f. Fredericton et Ste-Marie, N.-B.	30,000 00
50-1 " 24	9,600 00	26	Embranchement de Harvey, N.-B	5,553 57
55-6 " 5 61 " 1	240,000 00	27	Central de la Nouvelle-Ecosse, N.-E.	235,200 00
50-1 " 24	44,800 00	28	Cie de ch. de fer et de houille de Cumberland, N.-E..	39,850 00
52 " 3	19,200 00	29	Pontiac et Renfrew, Ontario	13,600 00
52 " 3 63 4 " 8	54,400 00	30	Mille-Isles, Ontario	29,840 00
			A reporter	10,853,144 65

des contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1915.—*Suite.*

Paiements.							Total au 31 mars 1915.	Numéro.
1908-09.	1900-10.	1910-11.	1911-12.	1912-13.	1913-14.	1914-15.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
55,449 60	164,172 29	273,929 12	113,988 03	374,016 00	....	405,120 00	8,415,974 17	
....	....	....	....	....	....	....	113,440 00	1
....	....	....	....	....	....	....	217,600 00	2
....	....	....	....	....	....	....	11,200 00	3
....	....	....	....	....	....	....	40,345 00	4
....	....	....	....	....	....	....	144,000 00	5
....	....	....	....	....	....	....	101,600 00	6
....	....	....	....	....	....	....	50,460 00	7
....	....	....	....	....	....	....	310,335 95	8
....	....	....	....	....	....	....	37,500 00	9
....	....	....	....	....	....	....	645,950 00	10
....	....	....	....	....	....	....	51,200 00	11
....	....	....	....	....	....	....	14,656 00	12
....	....	....	....	....	....	....	15,360 00	13
....	....	....	....	....	....	....	256,000 00	14
....	....	....	....	....	....	....	423,936 00	15
....	....	....	....	....	....	....	140,800 00	16
....	....	....	....	....	....	....	41,280 00	17
....	....	....	....	....	....	....	54,400 00	18
....	....	....	....	....	....	....	46,000 00	19
....	....	....	....	....	....	....	21,888 00	20
....	....	....	....	....	....	....	155,200 00	21
....	....	....	....	....	....	....	475,851 00	22
....	....	....	....	....	....	....	62,400 00	23
....	....	....	....	....	....	....	38,400 00	24
....	....	....	....	....	....	....	30,000 00	25
....	....	....	....	....	....	....	5,553 57	26
....	....	....	....	....	....	....	235,200 00	27
....	....	....	....	....	....	....	39,850 20	28
....	....	....	....	....	....	....	13,600 00	29
....	....	....	....	....	....	....	29,840 00	30
55,449 60	164,172 29	273,929 12	113,988 30	374,016 00	....	405,120 00	12,239,819 69	

ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer au sujet desquels

Subventions accordées. Par quelle loi.	Subventions accordées. Montant.	Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 31 mars 1907.
	$ c.			$ c.
			Report	10,853,144 65
52 Vic., chap. 3 56 " 3	96,000 00	1	Québec, Montmorency et Charlevoix, Québec	96,000 00
52 " 3	375,000 00	2	St. Clair Frontier Tunnel Co., Ontario	375,000 00
50-1 " 24 57-8 " 4	57,600 00	3	Brantford, Waterloo et Lac Erié, Ontario	57,600 00
51 " 3 53 " 2	287,200 00	4	Port-Arthur, Duluth et l'ouest d'Ontario	271,200 00
50-1 " 24 53 " 2 54-5 " 8 57-8 " 4	192,000 00	5	Montréal et Ottawa, Ontario	192,000 00
50-1 " 24 52 " 3	44,800 00	6	Vallée de la Cornwallis, N.-E.	44,800 00
52 " 3 57-8 " 6 60-1 " 4	320,000 00 64,000 00 *	7	Ottawa, Nord et de l'Ouest, Québec (autrefois Ottawa et Gatineau)	414,931 20
47 " 8 51 " 3 52 " 3 53 " 2 57-8 " 4 61 " 1 62-3 " 1	83,612 00 142,400 00 48,000 00	8	Central, N.-B.	226,012 54
53 " 2	361,270 00	9	Montréal et Occidental, Québec	361,270 00
52 " 3	128,000 00	10	Parry-Sound et de Colonisation, Ontario	152,800 00
57-8 " 4 52 " 3	64,000 00 163,200 00	11	Shuswap et Okanagan, C.-B.	163,200 00
54-5 " 8 53 " 2 55-6 " 5	89,600 00 35,200 00 9,600 00	12	Vallée de la Tobique, N.-B.	134,016 00
53 " 2	112,000 00	13	Colombie et Kootenay, C.-B	88,800 00
53 " 2	35,200 00	14	Jonction de Waterloo, Ontario	32,800 00
53 " 2	99,200 00	15	Montagne d'Orford, Québec	192,942 50
53 " 2 55-6 " 5	57,600 00 25,024 00	16	Saint-Laurent et Adirondack, Québec	149,481 60
55-6 " 5	*40,000 00	17	New Glasgow Iron, Coal and Railway Co., N.-E.	39,840 00
56 " 2 57-8 " 4	102,400 00 102,400 00	18	Comtés-Unis, Québec	188,816 00
55-6 " 5	*21,600 00	19	Cie de ch. de f. de jct. des carrières de Philipsburg, Q.	23,712 00
55-6 " 5	*430,400 00	20	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound, Ontario	779,712 00
56 " 2 57-8 " 4 60-1 " 4	67,200 00 38,400 00 66,000 00	21	Montford et de Colonisation, Québec	167,440 00
55-6 " 5 57-8 " 4	48,000 00 48,000 00	22	Lotbinière et Mégantic, Québec	96,000 00
56 " 2	48,000 00	23	Grand-Tronc, Baie Georgienne et Lac Erié, Ont.	39,744 00
55-6 " 5	80,000 00	24	Pac.-Canadien, Revelstoke au lac La-Flèche, C.-B.	80,000 00
57-8 " 4	121,600 00	25	Nakusp et Slocan, C.-B	117,760 00
55-6 " 5	89,600 00	26	Dominion Coal Company, N.-E.	87,808 00
56 " 2	22,400 00	27	Cie de ch. de fer et de navigation d'Oshawa, Ontario.	22,400 00
57-8 " 4	*51,200 00	28	Tilsonburg, Lac Erié et Pacifique, Ontario	117,431 48
56 " 2	*11,200 00	29	Saint-Stephen et Milltown, N.-B	14,848 00
57-8 " 4	*38,400 00	30	Cie de chemin de fer de la Rive du Golfe, N.-B.	53,699 20
57-8 " 4	9,000 00	31	Cap-de-la-Madeleine, Québec	7,424 00
56 " 2	32,000 00	32	Cie de ch. de fer Ontario, Belmont et Nord, Ontario.	30,720 00
*	*	33	Ligne côtière de la N.-E., maint. Halifax et Yarmouth	160,000 00
*	*	34	Cie de chemin de fer Ottawa et New-York, Ontario..	262,384 00
			A reporter	16,095,737 17

des contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1915.—*Suite.*

PAIEMENTS.							Total au 31 mars 1915.	Numéro.
1908-09.	1909-10.	1910-11.	1911-12.	1912-13.	1913-14.	1914-15.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
55,449 60	164,172 29	273,929 12	113,988 03	374,016 00	....	405,120 00	12,239,819 69	
....	....	....	....	....	....	....	96,000 00	1
....	....	....	....	....	....	....	375,000 00	2
....	....	....	....	....	....	....	57,600 00	3
....	....	....	....	....	....	....	271,200 00	4
....	....	....	....	....	....	....	192,000 00	5
....	....	....	....	....	....	....	44,800 00	6
....	....	....	....	....	....	....	414,931 20	7
....	....	....	....	....	....	....	226,012 54	8
....	....	....	....	....	....	....	361,270 00	9
....	....	....	....	....	....	....	152,800 00	10
....	....	....	....	....	....	....	163,200 00	11
....	....	....	....	....	....	....	134,016 00	12
....	....	....	....	....	....	....	88,800 00	13
....	....	....	....	....	....	....	32,800 00	14
....	....	....	....	9,984 00	....	....	202,926 50	15
....	....	....	....	....	....	....	149,481 60	16
....	....	....	....	....	....	....	39,840 00	17
....	....	....	....	....	....	....	188,816 00	18
....	....	....	....	....	....	....	23,712 00	19
....	....	....	....	....	....	....	779,712 00	20
....	....	....	....	....	....	....	167,440 00	21
....	....	....	....	....	....	....	96,000 00	22
....	....	....	....	....	....	....	39,744 00	23
....	....	....	....	....	....	....	80,000 00	24
....	....	....	....	....	....	....	117,760 40	25
....	....	....	....	....	....	....	87,808 00	26
....	....	....	....	....	....	....	22,400 00	27
....	....	....	....	....	32,640 00	....	150,071 48	28
....	....	....	....	....	....	....	14,848 00	29
....	....	....	....	....	....	....	53,699 20	30
....	....	....	....	....	....	....	7,424 00	31
....	....	....	....	....	....	....	30,720 00	32
....	....	....	....	....	....	....	160,000 00	33
....	....	....	....	....	....	....	262,384 00	34
55,494 60	164,172 29	273,929 12	113,988 03	384,000 00	32,640 00	405,120 00	17,525,036 21	

ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer au sujet desquels

Subventions accordées — Par quelle loi.	Subventions accordées — Montant.	Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 31 mars 1908.
	$ c.			$ c.
			Report	16,095,737 17
60-61 Vic., chap. 5	3,630,000 00	1	Ch. de fer Canadien du Pacifique, C.-B. (Défilé du Nid-de-Corbeau)	3,404,720 00
60-61 " 4; 3 " 3	500,000 00	2	Ch. de fer Grand-Tronc "Pont Victoria," Québec	500,000 00
*7-8 Ed. VII, 36	*	3	Ch. de fer International du Nouveau-Brunswick, autrefois le Restigouche and Western Ry	178,408 07
*	*	4	Ch. de fer Est Richelieu, P Q	69,952 00
7-8 Ed. VII, 63 *	*	5	" South Shore (Montreal Quebec and Southern)	203,240 81
*	*	6	Ch. de fer Pembroke-Southern, Ontario	64,000 00
*	*	7	" Massawippi, Québec	5,376 00
*	*	8	" Inverness and Richmond, N.-E. ; actuellement "Inverness Ry. and Coal Co."	368,545 97
*	*	9	Ch. de fer Canadian-Northern, Ontario, Manitoba et les territoire du Nord-Ouest	1,909,132 00
6-7 Ed. VII, 40 *	*	10	Ch. de fer Canadien du Pacifique. (Embranch. de Pipestone)	236,831 36
	*	11	Ch. de fer Central-Ontario, Ontario	99,092 40
	*	12	Cie Midland, Railway, N.-E	367,168 00
62-3 Vic., chap. 7; 63-4 " 8	1,000,000 00	13	Cie du pont de Québec, Québec	374,353 33
*		14	Cie du ch. de fer St-Mary River, T. N.-O	148,094 00
60-1 Vic., chap. 4; 63-4 " 2	212,500 00	15	Cie du ch. de fer Pontiac and Pacific and Ottawa and Gatineau (Pont interprovincial sur la riv. Ottawa).	212,500 00
1 Ed. VII, chap. 7	*	16	Ch. de fer Atlantic and Lake Superior, Québec	144,969 02
1 " 7	*	17	" Montreal and Province Line, Québec	58,560 00
62-3 Vic., chap. 7	*	18	" York and Carleton, N.-B	32,896 00
62-3 " 7; 63-4 " 8; 1 Ed. VII, chap. 7	*	19	" Algoma-Central and Hudson Bay, Ontario	924,976 00
*	*	20	" Cap Breton Extension, N.-E	182,400 00
*	*	21	" Can.-Pac. (Embr. Kootenay et Arrowhead)	153,866 00
*	*	22	" " (" Selkirk)	83,200 00
*	*	23	" " (" Dyment)	22,336 00
*	*	24	" " (" Waskada)	64,000 00
9-10 Ed. VII, 51	*	25	Cie de ch. de fer Algoma Eastern ; autrefois Manitoulin and North Shore, Ont	32,000 00
*	*	26	Ch. de fer Bay of Quinte, Ontario	141,722 45
*	*	27	" Bruce Mines and Algoma, Ont.	53,920 00
	*	28	Cie de ch. de fer Maganetawan, Ont	3,552 00
	*	29	" Canadian-Northern, Québec, autrefois Châteauguay and Northern, Québec	391,819 75
*	*	30	Cie du ch. de fer Can.-Pacifique (Emb. Pheasant Hill	435,200 00
*	*	31	" Halifax and Southwestern, N.-E.	1,238,450 93
*	*	32	" Northern Colonization, Québec.	133,760 00
*	*	33	" N.-Brunswick, Coal and Ry., N.-B.	48,000 00
*	*	34	" Schomberg and Aurora, Ont	46,144 00
*	*	35	" Lindsay, Bobcaygeon & Pontypool, O.	185,173 06
*	*	36	" Middleton and Victoria Beach, N.-E.	125,760 00
Ed. VII, chap. 57	*	37	Cie Nicola, Kamloops and Similkameen Coal and Ry.	300,800 00
4 " 34	*	38	Ch. de fer Can. du Pacifique (Emb. de Staynerville)	13,024 00
6 " 43	*	39	" Klondike Mines	197,184 00
6 " 43	*	40	Cie du ch. de fer Kettle Valley, C.-B	97,771 52
6 " 43	*	41	Cie Colchester Coal and Ry., N.-E	12,800 00
3 " 57	*	42	Cie Minudie Coal, N.-E	18,544 00
6 " 43; 9-10 " 51	* *	43	Cie du ch. de fer Atlantic, Quebec & Western, P.Q.	64,000 00
6 " 43	*	44	" Napierville Junction, P.Q	173,440 00
6-7 " 40	*	45	" Edmonton, Yukon and Pac., Alb.	91,200 00
6-7 " 40; 7-8 " 63	*	46	" Canadian-Northern, Ontario	1,316,096 00
			A reporter	31,024,745 84

† De cette somme, le montant de $16,164.43 se rapportait aux subsides acco dés au chemin de fer Montréal et Sorel.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

des contrats ont été passés et des versements faits, au 31 mars 1915.—*Suite.*

PAIEMENTS.							Total au 31 mars 1915.	Numéro.
1908-09.	1909-10.	1910-11.	1911-12.	1912-13.	1913-14.	1914-15.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
55,449 60	164,172 29	273,929 12	113,988 03	384,000 00	32,640 00	405,120 00	17,525,036 21	
...	...	...	...	...	...	...	3,404,720 00	1
...	...	...	...	...	...	...	500,000 00	2
189,849 60	187,494 40	169,536 00	...	...	...	...	725,288 07	3
...	...	...	...	...	...	...	69,952 00	4
43,414 55	184,320 00	60,000 00	23,835 70	...	...	...	†514,811 06	5
...	...	...	...	...	...	...	64,000 00	6
...	...	...	...	...	...	...	5,376 00	7
...	...	...	...	...	...	...	368,545 97	8
...	...	...	...	...	...	...	1,909,132 00	9
...	...	...	...	...	...	...	160,000 00	10
35,404 64	...	24,601 32	826 17	...	969 30	...	205,862 79	11
...	...	...	...	...	...	...	399,060 40	12
...	...	...	...	...	...	...	374,353 33	13
...	...	...	...	...	...	...	148,094 00	14
...	...	...	...	...	...	...	212,500 00	15
...	...	...	...	...	...	18,449 17	*a*163,418 19	16
...	...	...	...	...	...	...	58,560 00	17
...	...	...	...	...	...	...	32,896 00	18
...	...	...	133,584 00	394,859 44	456,304 00	138,980 56	2,048,704 00	19
...	14,400 00	...	...	...	...	...	196,800 00	20
...	...	...	...	...	...	...	153,866 00	21
...	...	...	...	...	...	...	83,200 00	22
...	...	...	...	...	...	...	22,336 00	23
...	...	...	...	...	...	...	64,000 00	24
...	...	68,638 72	...	254,089 40	179,897 01	13,022 87	547,648 00	25
...	...	...	...	...	...	...	141,722 45	26
...	...	...	...	...	...	...	53,920 00	27
...	...	...	...	...	...	...	3,552 00	28
...	...	...	...	...	...	...	391,819 75	29
...	...	...	...	...	...	...	435,200 00	30
...	...	...	...	...	...	...	1,238,450 93	31
68,320 00	153,120 00	...	...	...	...	...	355,200 00	32
...	...	...	...	...	...	...	48,000 00	33
...	...	...	...	...	...	...	46,144 00	34
...	...	...	...	...	...	...	185,173 06	35
...	...	...	...	...	...	...	125,760 00	36
...	...	...	...	...	...	...	300,800 00	37
...	...	...	...	...	...	...	13,024 00	38
...	...	...	...	...	...	...	197,184 00	39
...	...	...	148,800 00	107,138 40	699,389 60	369,497 28	1,422,596 80	40
...	...	...	...	...	...	...	12,800 00	41
...	...	...	...	...	...	...	18,544 00	42
92,672 00	208,896 00	31,334 40	91,279 60	414,618 00	...	...	902,800 00	43
...	...	...	...	...	...	...	173,440 00	44
...	...	...	...	...	...	...	91,200 00	45
556,864 00	250,982 40	116,889 60	...	...	8,948,809 47	2,243,335 80	13,532,977 27	46
1,041,974 39	1,163,385 09	744,929 16	512,313 50	1,554,705 24	10,318,009 38	3,288,405 68	49,648,468 28	

Somme actuellement payée après déduction de $1,521.82 faites en 1905-06 (affectée à des remboursements, etc.) représentant le total de $146,490.84, dont fait mention certain rapport antérieur, pour laquelle on avait émis des chèques.

ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer au sujet desquels

RELEVES DU

Subventions accordées. Par quelle loi.	Subventions accordées. Montant.	Numéro.	Chemins de fer.	1er juillet 1883 au 30 juin 1908.
	$ c.			$ c.
			Report	31,024,745 84
7-8 Ed. VII. c. 63	*	1	Cie Maritime Coal and Railway	
7-8 " 63	*	2	Cie du ch. de fer St. Mary's and Western Ontario	
7-8 " 63	*	3	Cie du ch. de fer North Shore, autrefois Cie Beersville Coal and Ry	20,736 00
7-8 " 63	*	4	Cie de ch. de fer St. Maurice Valley—De Trois-Rivières à Grand'Mère	
7-8 " 63	*	5	Cie du ch. de fer Grand-Tronc	
6 " 43	*	6	Cie du ch. fer Pacifique-Canadien—de Teulon à Icelandic River	
7-8 " 63	*	7	Cie du ch. de fer Pacifique-Canadien—de Moosejaw vers le nord	
7-8 " 63	*	8	Cie du ch. de fer Canadian and Gulf Terminal	
6-7 " 40	*	9	Ch. de fer de Liverpool et Milton—embr. de 5 milles	
7-8 " 63	*	10	Cie du ch. de fer de Thessalon and Northern	
7-8 " 34	*	11	Cie du ch. de fer Vancouver et Lulu Island	
7-8 " 51	*	12	Cie de chemin de fer Québec et Saguenay	
7-8 " 63	*	13	Ch. de fer Can. du Pacifique—de Winnipeg à Gimli	
9-10 " 51	*	14	Cie du ch. de fer Ha Ha Bay : Québec	
2 Geo. V 47 3-4 " 46	*	15	Cie du ch. de fer Northern New-Brunswick and Seaboard, N.-B.	
2 " 9	*	16	Cie de ch. de fer Northern Pacific, C.-B.	
2 " 48	*	17	" " Fredericton and Grand Lake. N.-B.	
2 " 48	*	18	" " Southampton, N.-B.	
2 " 48	*	19	" " St. John and Quebec, N.-B.	
2 " 7 3-4 " 10	*	20	" " Canadian-Northern Alberta, Alta.	
2 " 48	*	21	" " Central du Canada, P.Q.	
3-4 " 53	*	22	" " Temiscaming and Northern Ontario	
2 " 48	*	23	" " Lake Erie and Northern, Ont	
2 " 48	*	24	Ch. de fer Pacifique-Canadien ; pont à Outlook	
2 " 48	*	25	" " " Edmonton	
3-4 " 46	*	26	" Alberta Central, Alta.	
2 " 48	*	27	Cie du ch. de fer Kootenay Central, C.-B.	
			Total	31,045,481 84
37 Vic., chap. 14	186,500 annuellement pendant 20 ans.	28	Ch. de fer Atlantic and Northwestern	3,545,400 00
46 " 2 47 " 8	1,525,250 00	29	" Canada Central	1,525,250 0
48-9 " 58	1,500,000 00	30	Extension du ch. de fer Canadien-Pacifique	1,500,000 0
			Total	37,616,131 84

* Acte du Parlement, 60-61 Victoria, chap. 4; 62-63 Victoria, chap. 7 ; 63-64 Victoria, chap. 8; 1 Edouard VII., chap. 7 ; et autres passés subséquemment jusqu'à date autorisent une subvention de $3,200 par mille si le coût moyen n'est pas plus de $15,000 par mille ; s'il est plus, une somme additionnelle de 50 pour 100 sur la moyenne du coût par mille subventionné et excédant $15,000 par mille, cette subvention ne devant pas excéder en totalité la somme de $6,400 par mille.

des contrats ont été passés et des versements faits au 31 mars 1915—*Fin.*

COMPTABLE.

Paiements.							Total au 31 mars 1915.	Numéro.
1908-09.	1909-10.	1910-11.	1911-12.	1912-13.	1913-14.	1914-15.		
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
1,041,974 39	1,163,385 09	744,929 16	512,313 50	1,554,705 24	10,318,009 38	3,288,405 68	46,360,062 60	
3,200 00							3,200 00	1
67,344 00			365 00				67,709 00	2
6,880 00							27,616 00	3
112,640 00		60,480 00					173,120 00	4
367,249 00	550,551 96	302,679 04					1,220,480 00	5
	30,800 00			81,200 00			112,000 00	6
	303,360 00		78,432 00		103,682 27		485,474 27	7
		144.803 84	65,249 75				210,053 59	8
		32,000 00					32,000 00	9
			6,112 00				6,112 00	10
			61,760 00				61,760 00	11
			104,992 00	27,641 60	116,167 68		248,801 28	12
			30,176 00	4,346 43			34,522 43	13
				148,148 20	66,919 28	16,158 72	231,226 20	14
				86,528 00	21,632 00		108,160 00	15
				2,705,378 00	2,520,281 00	178,077 80	5,403,736 80	16
				104,996 04		111,579 96	216,576 04	17
				48,442 88	32,837 12		81,280 00	18
				174,120 96	364,617 42	59,581 32	598,319 70	19
					2,832,024 00	262,080 00	3,094,104 00	20
					30,145 02		30,145 02	21
					2,134,080 00		2,134,080 00	22
					135,129 60		135,129 60	23
					115,000 00		115,000 00	24
					126,000 00		126,000 00	25
					119,712 00	209,763 00	329,480 00	26
						1,065,856 00	1,065,856 00	27
1,599,287 39	2,048,097 05	1,284,892 04	859,400 25	4,935,507 35	19,036,236 77	5,191,507 48	60,000,410 17	
186,600 00							3,732,000 00	28
							1,525,250 00	29
							1,500,000 00	30
1,785,887 39	2,048,097 05	1,284,892 04	859,400 25	4,935,507 35	19,036,236 77	5,191,507 48	†72,757,660 17	

† Cette somme ne comprend pas la subvention de $25,000,000 accordée à la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien, ni celle de $660,683.08 affectée au chemin de fer Annapolis et Digby, les deux étant inclus au compte du capital, ni le paiement annuel de $219,700 au gouvernement provincial de Québec, représentant l'intérêt à 5 pour 100 sur la somme de $2,394,000 jusqu'à 1905, accordée par l'article 47 Vict., chap. 8 (1884) et la somme de $107,730 payée annuellement et représentant l'intérêt à 4½ pour 100 depuis et y compris 1905, sur la dite somme de $2,394,000, pour la voie ferrée entre Ottawa et Québec, laquelle somme a été transférée à la dette publique à titre d'obligation et est administrée par le ministère des Finances. (Voir Comptes publics, 1898-1915 et à la page 79, 1898.)

PARTIE II

RELEVÉS

DU

SECRÉTAIRE LÉGISTE

POUR L'ANNÉE 1914-1915.

I. Subsides votés pour l'année terminée le 31 mars 1915.

II. Documents, mis en dossiers au bureau du secrétaire légiste, pendant l'exercice clos le 31 mars 1915, et touchant les canaux du Dominion et le chemin de fer de la baie d'Hudson, savoir:—

(1) Contrats passés durant l'année.

(2) Baux—chutes d'eau et autres propriétés louées.

(3) Baux à la Couronne.

(4) Propriété cédée à la Couronne et terrains cédés par Elle.

(5) Dommages acquittés.

CONTRATS de subvention en aide à la construction de

Nº du contrat.	Date de la signature.	Compagnie.	Ligne de chemin de fer ou entreprises subventionnées.	Autorité pour la mise en vigueur.	
				Loi du parlement.	Arrêté du conseil.
	1914.				1914.
20732	12 mai ...	St. Francis Valley Railway Co.	De Melbourne à Drummondville.	Can. 1912, c. 48	4 avril.
	1914.				1914.
*20825	17 juin....	Quebec Central Ry. Co.	Extension de la ligne de chemin de fer à partir d'un point situé à (31·34 milles de St-George) dans la paroisse de Ste-Sabine, comté de Bellechasse, à un endroit dans le canton de Dionne, comté de l'Islet.	Can. 1912, c. 48	17 avril.
	1914.				1914.
21178	26 déc....	Kettle Valley Ry. Co.	Construction d'un pont sur le fleuve Fraser à ou près de Hope.	Can. 1910, c 115 Can. 1912, c. 110	6 nov.

*Changé par contrat supplémentaire.

chemins de fer passés pendant l'exercice clos le 31 mars 1915.

Montant du crédit.		Nombre de milles subventionnés.	Maximum de rampe, pieds par mille.	Rayon de courbe, pas moins de	Largeur de déblaiement de chaque côté.	Largeur de la tranchée.	Remblai.	Rails d'acier, livres par verge linéaire.	Date de leur achèvement.
Par mille.	Ne dépassant pas.								
$	$		Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.	
3,200	6,400	28	79·00	717	50	20	15	56	31 juillet 1914.
3,200	6,400	50	52·80	955	50	20	15	56	31 juillet 1914.
....	Ne dépassant pas $250,000	....	....	....	....	....	....	....	1er août 1916,

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste.

MINISTERE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX.

CONTRATS passés durant l'exercice clos le 31 mars 1915.

CANAL CHAMBLY.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1914.		
21018	24 sept.	Marcel Bessette.................	Livraison de pierre concassée pour macadamisage d'une partie de la route qui longe le côté ouest du canal dans la paroisse de St-Joseph de Chambly, P.Q.
CANAL DE CORNWALL.			
	1914.		
20682	14 avril..	Canada Cement Co., Ltd......	Livraison à Cornwall de 4,500 barils de ciment Portland.
CANAL DE GALOPS.			
	1914.		
20897	30 juin..	Edwardsburg Starch Co., Ltd.	Remise du bail de James Jessup; l'annulation d'un bail en date du 25 août 1894, l'émission d'un nouveau bail sur un service hydraulique de 280 c.-v. et sur un terrain ; le rabais de $25,000 en loyers ; le paiement par Sa Majesté du coût réel des réparages faits à l'élévateur de la compagnie, et la remise faite par la compagnie de toutes ses réclamations contre Sa Majesté.
CANAL DE LACHINE.			
	1914.		
20682	14 avril...	Canada Cement Company, Ltd.	Livraison de 49,200 barils de ciment de Portland pour les canaux de Québec.
20721	1er mai...	Westmount Plumbing & Heating Co., Ltd.	Fourniture et installation de 50 portes à coulisse pour le nouveau hangar du bassin nº 1 de Saint-Gabriel.
20788	22 mai....	The Phoenix Bridge & Iron Works, Ltd.	Fourniture et ajustement de 1,500 pieds de fer à cornière pour rails-supports pour les portes glissantes du hangar nº 1 de Saint-Gabriel.
20800	29 mai....	The Eastern Sheet Metal Works.	Fourniture et installation de plaques de fer galvanisé pour couvrir le nouveau hangar nº 1, rue Ottawa, Montréal.
CANAL RAPIDE PLAT.			
	1914.		
20682	14 avril...	Canada Cement Co., Ltd........	Livraison de 600 barils de ciment de Portland à Morrisburg.
CANAL RIDEAU.			
	1914.		
20672	3 avril....	George P. Murphy..............	Livraison de bois scié—sapin de Douglas ou de la Colombie-Britannique.
20682	14 avril...	Canada Cement Co., Ltd.......	Livraison de 2,000 barils de ciment de Portland.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

CONTRATS passés durant l'exercice clos le 31 mars 1915—*Suite.*

CANAL DE SOULANGES.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1914.		
20828	17 juin....	General Improvement & Contracting Co., Ltd.	Dragage relativement à la construction de travaux de protection à l'entrée supérieure du canal.

CANAL DU SAULT SAINTE-MARIE.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1914.		
20682	14 avril...	Canada Cement Co. Ltd........	Livraison de 2,800 barils de ciment Portland.

ECLUSE DE SAINT-OURS.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1914.		
20865	10 juillet..	The Sorel Electric Company (La Cie Electrique de Sorel).	Installer un système d'éclairage électrique et fournir le courant pour les besoins de l'écluse.

CANAL DE LA TRENT.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1914.		
20682	14 avril...	Canada Cement Co., Ltd.......	Livraison de 3,500 barils de ciment Portland.
20696	23 avril...	The Inland Construction Co...	Construct. de la section n° 2, division de Severn.
20893	4 août..,	The Randolph MacDonald Co., Ltd.	Construct. de la section n° 3, division de Severn.
21035	25 sept....	The Trent Valley Woollen Manufacturing Co. Ltd.	Fournir, à perpétuité, une quantité d'énergie électrique à la Woollen Company, ne dépassant pas 350 c.-v.
20816	10 juin.,..	Thomas Lannan.................	Remorquage de Welland à Trenton d'un élévateur en acier pour porte d'écluse, construit par M. Beatty & Sons, Ltd., en vertu du contrat 20292.

CANAL WELLAND (HAUTE NAVIGATION).

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1914.		
20682	14 avril...	Canada Cement Co., Ltd.......	Livraison de 84,000 barils de ciment Portland.
20724	6 mai, ..	Maguire & Cameron............	Construction de la section n° 4A.
(a)20875	21 juillet .	The Dominion Dredging Co. Ltd.; Baldry, Yerburgh & Hutchinson Ltd., and O'Brien & Doheny & Quinlan and Robertson.	Privilège de se servir du chemin de fer de construction le long du canal Welland pour construire les sections n°s 1, 2, et 3.
20903	7 août....	Saxby & Farmer, Limited......	Fournir et installer des appareils d'enclenchements mécaniques complets requis pour la construction d'un chemin de fer.
20914	24 août. ..	The Gurney Scale Company.....	Fournir et installer un appareil de pesage à Merriton, Ont.
20930	31 août. ..	Charles E. Fleming............	Livraison de 7,000 traverses de chemin de fer.
20932	31 août. ..	Algoma Steel Corporation, Ltd.	Fournir et livrer 140 tonnes de rails d'acier de 60 livres.
20982	5 sept....	The Steel Co. of Canada, Ltd..	Fournir et livrer 10 barils de boulons d'éclisses et 75 barils de crampons de rail.

(a) Modifié quant à l'emploi des voies d'évitement supplémentaires à Merriton.

CONTRATS passés durant l'exercice clos le 31 mars 1915—*Suite.*

CANAL WELLAND (haute navigation)—*Suite.*

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1914.		
21033	2 oct.....	Canadian Allis-Chalmers, Ltd..	Fabrication et mise en place de deux soupapes à segments en acier dans le déversoir de la section 4A du canal.
	1915.		
21222	12 fév	The Hamilton Bridge Works Co. Ltd.	Construction d'un pont tournant à voie simple pour traverser le chemin de fer Niagara, Ste. Catharines et Toronto au-dessus du canal à l'emplacement des écluses, au sud de Thorold, Ont.

CANAL WELLAND.

	1914.		
20682	14 avril...	Canada Cement Co., Ltd.......	Livraison de 4,025 barils de ciment Portland.
20799	29 mai....	The Hamilton Bridge Works Co. Ltd.	Pose de la superstructure d'un pont de chemin de fer à double voies pour faire passer la voie principale du Grand-Tronc au-dessus de l'écluse double nº 4 du canal Welland, à l'est de Merriton.
20846	29 juin....	Henry Wise.....................	Livraison de bois de construction, de planches et de bardeaux.
20850	29 juin....	J. H. Kratz & Co...............	Livraison de bois de construction pour l'année expirée le 31 mars 1915.
20851	2 juil....	The Atlantic Lumber Co........	Livraison de bois de construction, de planches et de pilotis.
20870	21 " ..	Canadian Western Lumber Co., Ltd.	Livraison de bois de construction.
20874	23 " ..	The Hamilton Bridge Works Co., Ltd.	Construction d'un pont de chemin de fer pour y faire passer le chemin de fer Niagara, St. Catharines et Toronto sur le nouvel emplacement de la ligne du Grand-Tronc, division de Welland, au sud de Thorold, Ont.
20894	4 août...	Bradley & Walker.............	Mise en place de pierres de protection le long du sommet du canal à certains endroits entre Thorold et Port-Colborne, Ont.
20931	26 " ..	Gutta Percha and Rubber, Ltd.	Fournir et livrer une courroie en caoutchouc de trémie à grain pour le prolongement de l'élévateur de Port-Colborne.

PONT DE QUÉBEC.

	1914.		
(*b*)20847	2 juil	R. W. Mayer....................	Déblayer complètement et enlever tous les débris de la superstructure du vieux pont de Québec qui se trouvent ou dépassent au-dessus de l'élévation 810.
	1915.		
21179	7 janv...	The James Shearer Co. Ltd.....	Livraison de 700 traverses de pont.

(*b*) Cédé à la Dominion Iron and Wrecking Co., Ltd.

CONTRATS passés durant l'exercice clos le 31 mars 1915—*Suite.*

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

Numéro du contrat.	Date de la signature.	Entrepreneurs.	Description.
	1914.		
20734	12 mai. ..	Rhodes, Curry Co., Ltd........	Livraison de bois scié et rond pour le terminus à Port-Nelson, Man.
20747	12 mai. ..	Pringle & Cameron..............	Livraison de deux embarcations à gazoline.
20754	18 mai. ..	MacAlpine & Sherman...........	Livraison de deux doris automobiles.
20787	20 mai. ..	Brooklyn Lumber Co. Ltd......	Livraison de bois scié et rond pour le terminus à Port-Nelson.
20814	1er juin ...	Mason, Gordon & Co..........	Livraison de 218,794 pieds de sapin de la Colombie-Britannique de première qualité.
20815	10 juin....	Mason, Gordon & Co............	Livraison de bois pour grue.
20871	21 juin....	F. H. Hopkins & Company....	Livraison de quatre forets mus à la vapeur pour puits, 2 grues à locom., et 2 pelles à vapeur.
20885	1er août..	Montreal Locomotive Works, Ltd.	Livraison de 3 locomotives à 2 cyl. de 9 x 14 et avec réservoir en selle de 36 pouces.
20888	1er août..	Nova Scotia Steel & Coal Co., Ltd.	Livraison de 200 grosses tonnes de rails, modèle A.S.C.E., etc.
20891	1er août..	Mussens Limited................	Livraison d'un malaxeur à béton " Smith ".
20899	4 août....	Mussens Limited................	Livraison d'une locomotive à réser. à selle, modèle Vulcan, et de 30 wagons à bascule.
20909	10 août...	Algoma Steel Corporation, Ltd.	Livraison de 5,000 grosses tonnes de rails d'acier.
20910	17 août...	The Steel Company of Canada, Ltd.	Livraison de 280 grosses tonnes d'éclisses et 168 tonnes nettes de crampons.
20915	24 août...	Nova Scotia Steel & Coal Co., Ltd.	Livraison de 36 tonnes nettes de boulons et écrous à rails.
20981	5 sept....	E. Leonard and Sons, Limited..	Fournir et livrer trois chaudières de locomotive.
21017	24 sept....	Dominion Iron and Steel Co., Ltd.	Fournir et livrer 100 grosses tonnes de rails d'acier de 60 livres.
	1915.		
21260	11 mars ..	J. D. McArthur.................	Pour la cession de la solde des dépôts de garantie détenus en vertu des contrats nos 15230, 19638 et 19799, et la substitution à la place de ceux-ci, des sommes détenues en vertu des dits contrats: tout cet argent, etc., devant s'appliquer à aucun et à tous lesdits contrats.
21288	24 mars ..	Canadian Bridge Co., Ltd......	Construction d'un pont à consoles au-dessus des rapides Manitou, sur la rivière Nelson.

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste suppléant.

Propriétés louées par le ministère des Chemins de fer

CANAL DE

Nº du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains ou droits cédés.
	1914.		
20755	18 mai.	Isabella & Adeline Blackadder.	Terrain longeant le canal entre les écluses 19 et 20.
20789	20 "	The Cedar Rapids Manufacturing & Power Co	Terrain sur le côté sud du canal entre les écluses 19 et 20 ; priv. d'établir une ligne de transmission traversant le canal.
	1915		
21247	23 fév..	W. H. Gallinger.........	Terrain situé entre les villages de Moulinette et de Mille-Roches, tp. de Cornwall, comté de Stormont.

CANAL DE

Nº du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains ou droits cédés.
	1914.		
20852	29 juin..	George A Binion.......	Terrain, partie de la ½ E du lot nº 30, dans la 1ère concession, tp. de Matilda, comté de Dundas, Ontario.
20898	30 "	The Edwardsburg Starch Co. Ltd.	Parties de terrain et eau donnant une force de 280 c.-v. à l'écluse ou en amont de l'écluse 26.
21195	28 avril.	George A Binion.......	Terrain sur le côté nord du chemin du Roi sur la ½ O. du lot 30, con. 1, tp. de Matilda, comté de Dundas, Ontario.

CANAL

Nº du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains ou droits cédés.
	1914.		
20683	14 avril.	W. R. Stafford	Terrain sur la rive sud du canal entre le pont Saint-Gabriel et le pont de Brewster, Montréal, Qué.
20689	15 "	Corporation des services publics de Montréal.	Privilège de poser et de maintenir deux câbles électriques traversant le canal vis-à-vis la station de terminus de la *Canadian Light & Power Company*, à l'ouest du pont de la côte Saint-Paul.
20693	14 "	The Dominion Gresham Guarantee & Casualty Co.	Privilège de poser et de maintenir un câble électrique I' traversant le canal à partir d'un poteau de la compagnie de téléphone Bell jusqu'à la station de pompes de la N. K. Fairbank Co , à La Salle, Qué.
20818	10 juin..	The Montreal Light, Heat and Power Co.	Privilège de poser et de maintenir deux câbles électriques submergés sous le canal et d'élever et de maintenir 7 poteaux pour fils électriques.
20872	21 juil..	Cité de Montréal........	Privilège de poser et de maintenir une conduite pour l'eau d'un diamètre de 8 pieds, de la station de pompes du locataire jusqu'au canal et d'y puiser de l'eau.
20886	1er août	Canadian Rolling Mills Co., Ltd.	Terrain sur la rive sud du canal vis-à-vis la partie E du lot nº 3607 du cadastre de la paroisse de Montréal.
20900	5 "	Cité de Montréal........	Privilège de poser et de maintenir un drain de 12″ sur une partie de la rue Saint-Patrick, située sur les terrains du canal.
20933	31 "	The Montreal, Light, Heat and Power Company.	Privilège d'élever et de maintenir deux lignes de transmission électrique avec poteaux sur les terrains du canal et des tours pour traverser ce dernier.
[2]20934	31 "	J. B. Bonhomme	Terrain au sud du canal, quartier Saint-Gabriel, Montréal.
21145	4 déc..	La corporation des services publics de Montréal.	Privilège d'établir et de maintenir une ligne de transmission d'énergie électrique sur la rive nord du canal depuis la station de terminus du locataire jusqu'au pont de Brewster.

et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1915—*Suite.*

CORNWALL.

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Termes du paiement.		
			Loyer annuel.	Due chaque année.	Premier versement dû.
			$ c.		
61 acres............	A loisir..............	1er mai 1914..	1 00	1er mai	1er mai 1914.
·64 acres..........	"	" 1914..	5 00	"	" "
3·24 acres..........	"	1er janv. 1915.	5 00	1er janv....	1er janv. 1915.

GALOPS.

0·018 acres..........	A loisir..............	1er mai 1914..	1 00	1er mai.....	1er mai 1914.
....	10 ans, renouvelable à perpétuité.	30 juin 1914...	50 00 pour le terrain. 4 00 par c.-v. pour 200 c.-v. pas de charge pour 80 c.-v.	30 juin......	30 juin 1914.
1/10 d'acre...........	21 ans renouvelable...	28 avril 1914..	1 00	1er fév.....	1er fév. 1915.

LACHINE.

4,500 p. c..........	A loisir..............	1er avril 1914.	180 00	1er avril....	1er avril 1914.
....	"	" 1914.	10 00	"	" "
....	"	" 1914.	10 00	"	" "
....	"	1er mai 1914..	12 00	1er mai,....	1er mai 1914.
....	"	1er mars 1914.	1 00	1er mars....	1er mars 1914.
4,000 p. c..........	"	1er avril 1914.	160 00	1er avril....	1er avril 1914.
....	"	1er juil. 1914..	1 00	1er juil......	1er juil. 1914.
....	"	" 1914..	250 00	"	" "
6,000 p. c..........	"	13 août 1914..	240 00	13 août.....	13 août 1914.
....	21 ans..	1er oct. 1911..	150 00	1er oct......	1er oct. 1911.

PROPRIÉTÉS louées par le ministère des Chemins de fer

CANAL

N° du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains ou droits cédés.
	1915		
21248	23 fév...	The Canada Sugar Refining Co., Ltd.	Terrain sur la rive sud du canal en aval des écluses de Saint-Gabriel, Montréal, Qué.
[3]21267	6 mars	Compagnie de tramways de Montréal.	Privilège de maintenir une conduite de 30″ à partir du réservoir nº 1 jusqu'aux usines du locataire sur la rue William, quartier Sainte-Anne, Montréal, et d'y puiser de l'eau.
21270	15 mars	Cité de Montréal.......	Privilège de poser et de maintenir deux tuyaux d'égout à siphon de 42″ sous le canal et les terrains adjacents à l'avenue Water, Montréal.
21292	30 mars	The Sincennes McNaughton Line, Limited.	Terrain sur le quai nord au bassin nº 2, quartier Sainte-Anne, Montréal.

CANAL

	1914		
20703	23 avril.	Dr William H. Nichols	Partie de terrain submergée, 50 pieds par 22, sur le côté nord du bassin à la station d'écluses des moulins d'amont de Brewers, partie du lot nº 25 dans le tp. de Pittsburg, comté de Frontenac, Ontario.
20911	18 août.	Thomas Birkett........	Lots nºs 7 et 8 près du quai sur le côté ouest du bassin du canal à Ottawa, Ont., ainsi que la construction en pierre qui s'y trouve.
20983	5 sept..	Hôpital des Incurables Perley.	Terrain, partie de la ½ S. du lot "K", con. "C", tp. de Nepean, comté de Carleton, Ontario.
21037	7 oct..	William Acton..........	Terrain à la station d'écluse de Chaffey, partie du lot nº 17 dans la 8e concession du tp. de Crosby-sud, comté de Leeds, Ontario.
21040	15 oct..	Albert F. Leonhard	Terrain submergé par les eaux du lac Sable, partie du lot nº 9 dans la 6e concession du tp. de Crosby-sud, comté de Leeds, Ontario.
21066	22 oct..	William E. Chester.....	Terrain, partie du lot nº 8, concession "A", tp. de Wolford, comté de Grenville, Ontario.
	1915.		
[4]21182	12 janv.	The Canadian Northern Ontario Ry. Co.	Privilège de construire et de maintenir un pont pour voies ferrées au-dessus de la rivière Rideau, sur le canal Rideau, en amont de la station d'écluses de Hog's-Back.

CANAL

	1914.		
20802	29 mai..	The Provincial Light, Heat & Power Co.	Privilège de poser des lignes de transmission d'énergie au-dessus du canal, vis-à-vis le lot nº 350 du cadastre dans la paroisse Saint-Joseph de Soulanges, Qué.
20824	10 juin..	The Montreal Light, Heat & Power Co.	Privilège de poser et de maintenir une ligne de transmission sur le côté sud du canal de B. S. marqué "A" vis-à-vis le pont tournant de l'écluse n° 3, à B. S. marqué B. vis-à-vis le barrage régulateur n° 2.
20848	29 juin..	The Cedar Rapids Manufacturing & Power Co.	Terrain sur le côté nord du canal dans la paroisse de Saint-Ignace du Coteau du Lac, comté de Soulanges.
20849	29 juin..	" "	Privilège de poser et de maintenir une ligne de transmission au-dessus du canal et des terrains du canal, les fils devant être tendus au-dessus du canal entre des tours sur le lot 346 du cadastre de la paroisse Saint-Joseph de Soulanges.
20869	13 juill..	Compagnie électrique de Vaudreuil, Ltée.	Privilège de poser et de maintenir des fils de transmission et un câble submergé traversant le canal près du pont de Saint-Antoine.

et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1915—*Suite.*

LACHINE—*Fin.*

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Termes de paiement. Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
			$ c.		
3,888 p. c...........	A loisir...............	1er fév 1915...	311 00	1er fév.....	1er fév. 1915.
....	"	25 août 1914..	2,325 00	25 août.....	25 août 1915.
....	"	1er mars 1915.	1 00	1er mars...	1er mars 1915.
325 p. c.............	"	1er mai 1915..	26 00	1er mai.....	1er mai 1915.
RIDEAU.					
....	A loisir..............	1er avril 1914.	5 00	1er avril....	1er avril 1914.
....	6 ans, 9 mois, 7 jours, renouvelable.	24 août 1914..	230 00	24 août.....	24 août 1914.
0·6 d'acre...........	A loisir..............	1er mai 1914..	1 00	1er mai	1er mai 1914.
896 p. c.............	"	1er sept. 1914.	5 00	1er sept....,	1er sept. 1914.
800 p. c.............	"	1er oct. 1914..	1 00	1er oct......	1er oct. 1914.
0·11 d'acre..........	"	1er nov. 1914.	2 00	1er nov.....	1er nov. 1914.
....	21 ans, renouvelable...	1er juin 1911..	1 00	1er juin.....	1er juin 1911.
SOULANGES.					
....	14 ans.................	1er mai 1908..	10 00	1er mai.....	1er mai 1908.
....	A loisir..............	" 1914..	1 00	"	" 1914.
10·70 / 0·30 } arpents.......	"	1er juin 1914..	55 00	1er juin.....	1er juin 1914.
....	"	" " ..	10 00	" ,....	" "
....	"	1er juil. 1914..	10 00	1er juil......	1er juil. 1914.

Propriétés louées par le ministère des Chemins de fer

CANAL DE

N° du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains ou droits cédés.
	1914.		
20749	12 mai..	Claude H. Rogers.......	Terrain sur le côté ouest du prisme du canal dans le bloc "W" du village d'Ashburnham, maintenant partie de la cité de Peterborough.
20895	4 juill..	The Imperial Oil Co., Ltd.	Terrain sur le côté nord de la rue Huron, village de Newmarket, Ont., et droit et privilège de poser et de maintenir un tuyau pour l'huile.
*20916	24 août.	David Anderson........	Terrain, partie des lots 1 et 2 dans la 12e concession du tp. de Douro, comté de Peterborough, Ontario.
21166	18 déc..	Hydro-Electric Power Commission of Ontario	Privilège de poser et de maintenir une ligne de transmission de 22,000 volts à travers les terrains du canal et traversant ce dernier entre le pont tournant et entre les lots 10 et 11 dans la 10e concession, tp. de Thorah, et l'entrée d'aval de l'écluse n° 5, division du lac Simcoe-Balsam.
	1915.		
21183	12 janv.	The Bell Telephone Co. of Canada, Limited.	Privilège de poser et de maintenir une ligne téléphonique au-dessus de la rivière Trent et de l'emplacement du canal à Heeley-Falls, tp. de Seymour, Northumberland.
21204	1er fév .	C. F. Boynton..........	Terrain, partie du lot n° 52 sur le côté sud du chemin Portage, tp. d'Eldon, comté de Victoria, Ontario.
21206	3 fév..	The Water & Light Commissioners of Campbellford.	Droit, etc., de poser, etc., une ligne de transmission électrique traversant l'emplacement du canal et la rivière Trent sur la rue Tice ou Bridge, Campbellford.
21210	5 fév..	The Bell Telephone Co. of Canada, Limited	Droit, etc., de poser, etc., une ligne téléphonique traversant l'emplacement du canal et la rivière Trent sur la rue Tice ou Bridge, Campbellford.
*21223	13 fév..	The Canadian Northern Ontario Ry. Co.	Privilège de construire, etc., un pont et une voie ferrée à Trenton, comté d'Hastings.
21256	23 fév..	The Bell Telephone Co. of Canada, Limited.	Privilège de poser et de maintenir une ligne téléphonique traversant le canal et l'emplacement de ce dernier sur la rue Bridge, village de Frankford, comté d'Hastings.

CANAL

	1914.		
20686	16 avril.	S. H. Pitts..............	Terre et terrain submergé dans le port de Port-Colborne, comté de Welland.
20687	20 avril.	S. H. Pitts..............	Privilège de construire et de maintenir une tour maritime sur l'extrémité nord de l'élévateur du gouvernement à Port-Colborne, Ont.
20694	20 avril.	The Bell Telephone Co. of Canada Ltd.	Privilège de poser et de maintenir un câble submergé traversant l'ancien canal Welland à la tête de l'écluse n° 12, Merritton, et de poser et de maintenir une courte ligne téléphonique sur les terrains du canal.
20727	6 mai..	The Sterling Natural Gas Co., Ltd.	Privilège de poser et de maintenir une conduite à gaz naturel le long du côté est du canal d'un point au sud de l'endroit où le chemin de fer Wabash traverse le canal jusqu'au village de Humberstone.
20750	1er mai.	Cité de Ste-Catherine...	Privilège de poser et de maintenir un tuyau d'égout de 12 pouces traversant le canal jusqu'à l'eau profonde du canal à Ste-Catherine, Ont.
20793	23 mai..	Electro-Metals, Ltd.....	Privilège de poser, de maintenir et d'exploiter une voie ferrée en arrière du bassin du gouvernement, au sud de Welland.
20794	23 mai..	Union Carbide Co. of Canada, Ltd.	Privilège de poser et de maintenir une voie ferrée d'évitement sur le côté est du canal, en arrière et au sud du bassin du gouvernement à Welland, Ont.
20807	5 juin..	Page-Hersey Iron, Tube and Lead Co., Ltd.	Privilège de poser et maintenir deux voies d'évitement en arrière du bassin du gouvernement, au sud de Welland, Ont.
20830	17 juin..	The Canadian Steel Foundries Co., Ltd.	Privilège de poser, de maintenir et d'exploiter des voies ferrées à partir de sa propriété jusqu'au bassin du gouvernement, au sud de Welland, Ont.
20887	1er août	Niagara Grain and Feeds, Limited.	Privilège de poser, de maintenir et d'exploiter une voie de garage et de raccordement allant à l'élévateur du gouvernement à Port-Colborne, Ont.

et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1915—*Suite.*

LA TRENT.

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Termes du paiement. Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dûe.
			$ c.		
0·001 d'acre........	A loisir...............	1er mai 1914..	1 00	1er mai.....	1er mai 1914
0·006 d'acre	"	1er juin 1914..	10 00......	1er juin.....	1er juin 1914
10·64 acres..........	"	1er janv. 1914.	10 00	1er janv....	1er janv. 1914
....	"	1er nov. 1914..	1 00	1er nov.....	1er nov. 1914
....	A loisir..............	1er janv. 1915.	1 00	1er janv....	1er janv. 1915
3 acres..............	"	1er avril 1915.	3 00	1er avril....	1er avril 1915
....	"	1er janv. 1915.	1 00	1er janv....	1er janv. 1915
....	"	1er janv. 1915.	1 00	1er janv....	1er janv. 1915
....	21 ans, renouvelable...	1er " 1915.	1 00	....	1er janv. 1915
....	A loisir..............	1er " 1915.	1 00	1er janv....	1er " 1915

WELLAND.

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dûe.
1·18 acre	21 ans, renouvelable ..	1er avril 1914.	250 00	1er avril....	1er avril 1914
....	A loisir..............	1er " 1914.	50 00	1er "	1er " 1914
....	"	1er " 1914.	5 00	1er "	1er " 1914
....	"	1er " 1914.	20 00	1er "	1er " 1914
....	"	1er mai 1914..	2 00	1er mai.,...	1er mai 1914
....	"	1er " 1914..	25 00	1er "	1er " 1914
....	"	1er " 1914..	25 00	1er "	1er " 1914
....	"	1er " 1914..	25 00	1er "	1er " 1914
....	"	1er " 1914..	25 00	1er "	1er " 1914
....	"	1er juill. 1914.	1 00	1er juill....	1er juillet 1914

PROPRIÉTÉS louées par le ministère des Chemins de fer

CANAL

N° du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains ou droits cédés.
	1914.		
20890	1er août	Electro-Metals, Ltd.....	Privilège d'installer et de maintenir un transporteur à courroie en arrière du quai du gouvernement, au sud de Welland, Ont.
20984	8 sept..	The Dain Manufacturing Co., Ltd.	Privilège de poser et de maintenir un tuyau en fer de 2 pouces à partir du canal et à travers le terrain du canal jusqu'à un point sur le côté est du canal au nord du pont de Welland-Junction, township de Humberstone, et de se servir de ce tuyau pour amener de l'eau.
21002	21 sept..	Ville de Thorold........	Terrain, partie des lots 29 et 30, township de Thorold, comté de Welland.
21036	5 oct..	Erie and Ontario Ry. Co. La corporation de la ville de Dunnville, s'unissant pour les fins de l'article 8.	Terrain, soit partie des lots 2, 3 et 4, rang 1, township de Moulton, comté de Haldimand, Ontario.
21044	19 oct..	John Gillap.............	Terrain au sud de l'écluse de Dunnville dans la ville de Dunnville, comté de Haldimand, Ontario.
21045	" ..	John Haith.............	Terrain au sud de l'écluse de Dunnville, dans la ville de Dunnville, comté de Haldimand, Ontario.
21097	6 nov..	Commission d'énergie hydro-électrique d'Ontario.	Privilège de construire et de maintenir une ligne de transmission aérienne de 40,000 volts, traversant la rivière Welland au lot n° 200, township de Thorold, comté de Welland, Ontario.
21111	12 " ..	The Erie and Ontario Railway Co.	Terrain situé sur le côté nord de la voie d'embranchement à l'est de la rue Niagara, Dunnville, Ont., et privilège de construire un pont traversant l'embranchement et de poser des rails.
21118	20 " ..	Commission d'énergie hydro-électrique d'Ontario.	Privilège de construire et de maintenir une ligne aérienne de transmission électrique à travers le canal en deçà des limites de la ville de Welland.
21143	1er déc.	Commission d'énergie hydro-électrique de la cité de St.-Catharine, Ont.	Privilège de poser et de maintenir deux câbles sous-marins de 3 fils à travers le canal, près du pont de la rue Niagara dans la cité de St-Catharines, Ont.
21160	15 " .	Commission d'énergie hydro-électrique d'Ontario.	Privilège de construire et de maintenir deux lignes aériennes de transmission d'énergie électrique au-dessus du canal au sud d'Allanburgh, comté de Welland, Ontario.
	1915.		
21181	7 janv.	Corporation de la cité de St.-Catharines.	Terrain et terrain submergé au-dessus du pont de la rue Saint-Paul dans la cité de St-Catharines, et privilège d'ériger sur ces terrains un viaduc métallique devant être construit sur le canal.
21189	12 janv.	Commission d'énergie hydro-électrique d'Ontario.	Privilège de poser et de maintenir un câble sous-marin de transmission de 4,000 volts, à travers le canal, près du pont de la rue Niagara, St-Catharines, Ont.
21287	24 mars	W. B. Clark............	Terrain, partie du lot n° 21, 1ère concession, township de Grantham, comté de Lincoln.

CANAL WELLAND (de

	1914.		
20728	8 mai..	J. B. Tromanhauser Co., Ltd.	Privilège d'occuper 25,000 pieds carrés de terrain submergé par les eaux du havre de Port-Dalhousie pour y construire six encoffrements en béton armé requis pour l'entrée Ontario du canal de haute navigation.

[1] Annule et remplace le bail n° 18782, en date du 6 décembre 1910.
[2] Remplace en partie le bail n° 17266 en faveur de James Wilson.
[3] Annule et remplace le bail n° 13,764, en date du 22 février 1900.
[4] Payable en avance tous les dix ans.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

et Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1915—*Fin.*

WELLAND—*Fin.*

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Termes du paiement.		
			Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
			$ c.		
....	A loisir..............	1er juil. 1914..	25 00	1er juil.....	1er juil. 1914.
....	"	1er sept. 1914.	5 00	1er sept	1er sept. 1914.
4·70 acres...........	"	1er „ 1914.	1 00	1er " ...	1er " 1914
2·44 acres...........	"	1er " 1914.	100 00	1er " ..	1er " 1914
0·05 acre............	"	1er nov. 1914.	10 00	1er nov.....	1er nov. 1914.
0·03 acre............	"	1er " 1914.	10 00	1er " ..	1er " 1914
....	"	1er juil. 1914..	1 00	1er juil......	1er juil. 1914.
0·11 acre............	"	1er oct. 1914..	5 00	1er oct......	1er oct. 1914.
....	"	1er juil. 1914..	25 00	1er juil.....	1er juil. 1914.
....	"	1er nov. 1914..	10 00	1er nov.....	1er nov. 1914.
....	"	1er déc. 1914..	5 00	1er déc.....	1er déc. 1914.
0·12 acre............	21 ans, renouvelable..	1er janv. 1915.	1 00	1er janv....	1er janv. 1915.
....	A loisir..............	1er " 1915.	5 00	1er "	1er " 1915
0·32 acre............	"	1er nov. 1911..	10 00	1er nov.....	1er nov. 1911.

haute navigation).

25,000 pds. c........	A loisir..............	1er mai 1914..	100 00	1er mai....	1er mai 1914.

[5] Remis. [6] Remplace les baux nos 18416, 18929, 19055 et 19408. [7] Annule et remplace le bail n° 18283, en date du 1er avril 1910.

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste du ministère.

PROPRIÉTÉS louées au ministère des Chemins de fer et Canaux

CANAL

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains ou droits cédés.
	1915.		
21249	23 fév.	William Massey Birks et autres.	Chambres nos 301, 302, 303, 304, 305, 306, et 307, dans l'édifice connu sous le nom de "Nouvelle Bâtisse Birks", square, Phillips, Montréal.

PONT DE

	1915.		
21250	23 fév.	William Massey Birks et autres.	Chambres nos 708, 709, 710, 711 et 713, dans l'édifice connu sous le nom de "Nouvelle Bâtisse Birks", square Phillips, Montréal.

CANAL DE LA

	1915.		
[1]21231	20 fév.	John Collins............	Lopin de terre dans le village de Hastings, comté de Northumberland, Ontario.

CANAL

	1914.		
20698	23 avril.	The Niagara, St. Catharines & Toronto Ry.	Droit de transporter sur la voie de chemin de fer un wagon d'inspection à gazoline pour l'ingénieur en charge entre St.-Catharines et Port-Weller.
	1915.		
21193	20 janv.	The Niagara, St. Catharines & Toronto Ry.	Droit de transporter sur la voie de chemin de fer un wagon d'inspection à gazoline pour l'ingénieur en charge entre St.-Catharines et Port-Weller.

[1] Renouvelle le bail 19409, en date du 4 mars 1912.

par diverses parties durant l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Terme.	Commencement du terme.	Terme du paiement. Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
		$ c.		
1 an	1er mai 1915	2,250 00	Trimestriellement.	
QUÉBEC.				
1 an	1er mai 1915	1,620 00	Trimestriellement.	
TRENT.				
1 an	1er mars 1915	25 00	Par an	
WELLAND (de haute navigation).				
Expire le 1er janvier 1915				
Expire le 1er janvier 1916				

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste.

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et

CANAL

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
	1914.		
21011	6 août.....	Mary Jane Ross et Louis A. Ross.	Terrain sur la rue Race, sur le côté nord du canal près de l'ancienne écluse n° 17.

CANAL

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
	1914.		
21054	18 juil......	Eugénie Bleigner dit Jarry.	Terrain, subdivision 6 du lot 3520 et subdivision 5 du lot 3558.
21332	31 déc......	Chemin de fer Pacifique-Canadien et autres.	Terrain, parties nord des lots nos 3560 et 3599..............

CANAL

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
	1914.		
20969	6 juil......	Herbert A. Derbyshire et autres.	Force hydraulique se trouvant sur partie du lot n° 15 dans la 9ème concession, township de Crosby-Nord ; et chemin conduisant à la dite force hydraulique. ....
	1914.		
21302	1 mai......	Succession de P. Kyle	Parties des lots Bb, Cc, Dd, et Ee, village de.............
21303	9 sept......	Corporation du village de Merrickville.	Terrain, partie de la rue Brook...........................

CANAL DE

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
	1914.		
20769	28 avril.....	Finley J. McRae et ép.	Terrain, partie du lot n° 23 dans la 8e concession, township de ....
20770	27 "	Neil McEachern et ép,	Terrain, partie de la moitié est du lot n° 24, 8e concession..
20821	23 "	Patrick McCambridge	Terrain, partie du lot A..............................
20960	17 juin......	James Capstick et ép..	Terrain, partie du lot n° 3, rang 5.........................
20961	17 "	Edward J. Woollard et ép.	Terrain, partie du lot n° 3, rang 5.........................
	1911.		
[1]20964	29 juil......	William J. Doxsee, et ép.	Terrain, partie des lots nos 13 et 14, bloc sud...............
21078	13 "	Township de Seymour	Terrain, lot n° 6, bloc 39, ville de Campbellford...........
21079	30 "	La Banque British North America.	Terrain, partie du lot n° 3, rang 5, village de Bobcaygeon..
21086	4 sept.....	Ville de Campbellford	Terrain, partie du lot n° 9, 6e con., ville de Campbellford..
21087	4 "	" " ..	Terrain, ville de Campbellford, partie du lot n° 10, 6e con..
21088	4 "	" " ..	Terrain, ville de Campbellford, partie du lot n° 9, 6e con...
21089	4 "	" " ..	Terrain, ville de Campbellford, partie du lot n° 9, 6e con...
21132	30 "	Sir Wm. MacKenzie et ép.	Terrain, parties des lots 44, 45 et 46 au sud du chemin Portage dans la 8e concession, le cédant se réservant le droit de couper et d'enlever le bois pendant cinq ans à partir de la date des présentes.
21155	17 oct......	Corp. du Township de Seymour.	Terrain dans..
21242	18 déc......	Robert Cowan........	Terrain, "Ile Wallace", sur la rivière Severn..............

Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1915—*Suite.*

CORNWALL.

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
			$ c.
Cornwall	Stormont	1·74 acres	3,500 00

LACHINE.

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
Côte St-Paul	Hochelaga	7,562 p. c.	13,697 75
Montréal	"	12,126 p. c.	Echange de terrain.

RIDEAU.

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
North Crosby	Leeds		750 00
Merrickville	Grenville	1·532 acres	300 00
"	"	0·13 acre	1 00

LA TRENT.

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
Eldon	Victoria	35·00 acre	525 00
"	"	5·8 acres	87 00
Sydney	Hastings	0·25 acre	125 00
Bobcaygeon	Victoria	0·003 acre	20 00
"	"	0·002 acre	20 00
Campbellford	Northumberland	0·65 acre	175 00
Seymour	"	0·17 acre	300 00
Verulam	Victoria	0·051 acre	1,900 00
Seymour	Northumberland	0·11 acre	1 00
"	"	0·005 acre	1 00
"	"	0·063 acre	1 00
"	"	7·48 acres	1 00
Eldon	Victoria	34 acres	680 00
Seymour	Northumberland	11·50 acres	345 00
Wood	Muskoka	5·42 acres	2,225 00

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et

CANAL DE LA

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
	1915.		
21339	8 mars....	Jacob Geroux, et autres	Parties de la moitié ouest du lot 18, 13e concession.........
21340	31 "	John S. Westcott......	Partie de la moitié sud du lot 10, concession 10............
21341	31 "	James H. Gordon, et ép.	Partie de la moitié sud du lot 9, concession 10.............
	1911.		
[1]21468	28 juil......	Patrick P. Young, et ép.	Partie du lot 37, concession 12..........................

CANAL WELLAND

	1914.		
20766	3 avril.....	James R. Emmett, et autres	Partie des lots 7 et 8, concession 9, township de............
20767	22 "	Mary Griffis..........	Partie du lot 11, 1re concession, township de..............
20768	8 "	William A. Griffis, et autres	Partie du lot 9, 4e concession, township de................
20820	21 "	Elizabeth M. Taylor (Exécutrice succes. de Thomas Taylor).	Partie des lots 6 et 7, 7e concession, township de..........
20836	21 mai......	Ernest H. Hack, et ép	Partie de la moitié nord du lot 10, 3e concession, et droit d'immersion, etc., partie de la moitié nord du dit lot 10.
20837	6 "	Stephen E. Emmett, et autres.	Partie des lots 7, 8 et 9, 10e concession....................
20842	6 avril.....	Sydney White, et ép..	Partie des lots 7 et 8, 7e concession.......................
20965	6 juil......	Jacob Dorr, et ép.....	Partie de la moitié sud du lot 5, 9e concession..............
20966	20 juin......	Frederick Landgraff, et épouse.	Partie est du lot 5, village de............................
20967	4 mai......	Aaron R. Parnall, et ép.	Partie du lot 10, 2e concession...........................
	1913.		
[2]20968	16 déc......	William A. Briggs.....	Partie du lot 11, 1re concession, donnée à bail en date du 10 février 1909 par William Muir.
	1914.		
21021	15 juin......	Walter John Elkins, et épouse.	Partie du lot 2, subdivisions 5 et 6, township de Thorold ; et exemption de toute réclamation de dommages.
21052	13 avril.....	Douglas Foster, et ép.	Partie des lots 26 et 27, 3e concession.....................
21053	11 août.....	Neenah Brady........	Lot 5 du côté sud de la rue Rose...........................
21076	14 oct	Louis A. Kottmeier, et autres.	Partie du lot 97, township de.............................
21077	15 "	Mary E. Ballantyne...	Partie du lot 74...
21131	3 "	Louise A. Landgraf....	Partie est du lot nº 6, du côté est de la rue Victoria, village de..
21153	13 nov......	James Wilson, et ép...	Lots 18, 19, 20, 21 et 22 dans le 1er bloc, rue de la Chapelle, ville de
21154	19 "	James Wilson, et ép..	Lots ou bloc "T" et "U" du côté de la rue Chapelle et du côté sud de la rue Peter.
21172	21 mai......	Jonas Anthes, et. ép..	Partie de la moitié nord du lot 27, 2e concession, et partie des lots 26 et 27, 3e concession.
21185	25 sept......	Arabella E. Steele....	Partie du lot 12 de l'arpentage de John Thompson, du côté sud de la rue Thompson.
	1915.		
21241	11 janv.....	Honora Hanley.......	Partie est du lot 12, village de............................

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1915—*Suite.*

TRENT—*Fin.*

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
			$ c.
Tay	Simcoe	16·88 } 3·28 } acres	925 00
Thorah	Ontario	0·61 acre	61 00
"	"	0·23 acre	23 00
Smith	Peterborough	1·16 acre	75 00

(de haute navigation).

Grantham	Lincoln, Ont	29·45 acres	16,775 00
"	"	41·56 acres	22,071 50
"	"	43·27 acres	30,000 00
"	"	59·8 acres	13,150 00
"	"	19·41 acres	16,000 00
"	"	123·6 acres	20,500 00
"	"	5·74 acres	5,900 00
"	"	49·75 acres	5,000 00
Humberstone	Welland	0·21 acre	325 00
Grantham	Lincoln	23·53 acres	9,500 00
"	"	6·38 acres	300 00
Thorold	Welland	1 acre	3,875 00
Humberstone	Welland	18·46 acres	3,250 00
Welland	"		950 00
Thorold	"	23 acres	4,000 00
"	"	17 acres	3,500 00
Humberstone	"		375 00
Thorold	"		6,800 00
"	"		6,500 00
Humberstone	"	108·28 acres	19,500 00
"	"		750 00
"	"	0·21 acre	400 00

PROPRIÉTÉS cédées au ministère des Chemins de fer et

CANAL WELLAND

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
	1914.		
21281	18 août.....	Oren R. Garner, et ép.	Lots nos 1, 2, 3, 4, 6, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 42, 43, 44, 46, 47 et 82.
21282	24 "	Arthur MacDonald, et ép.	Lot 20, côté sud de la rue Raymond..........................
21283	19 nov......	Euphemia Higgins....	Partie du lot 74, township de Thorold......................
21313	24 août.....	John Craig, et ép	Lot 45, côté nord de la rue Raymond.........................
21314	24 "	Robert H. Howes.....	Lot 81, côté nord de la rue McCormick......................
21469	8 sept......	William H. Secord, et ép.	Partie des lots 6 et 7, 9e concession, et partie de l'emprise de la voie entre les dits lots, et partie du lot 7, 9e concession, et partie des lots 8 dans les 8e et 9e concession.

CHEMIN DE FER

Numéro du titre.	Date du titre.	Cédant.	Lot.
	1914.		
20839	2 mai	La Northern Townsites Company.	Partie de la moitié ouest, section 2, township 56, rang 26, à l'ouest du méridien principal.
21008	26 juin......	Louis Cullière.........	Parties des lots 15 et 16, 36e bloc...........................
21009	13 "	The Standard Securities Co.	Partie du quart sud-ouest, section 11, township 56, rang 26, à l'ouest du méridien principal.
21010	13 "	H. Olensky...........	Partie du lot 14, 36e bloc..................................
21043	....	Dépt. des Aff. des Sauvages.	Terrain du bloc "A", Le Pas................................
21068	2 juill......	The Finger Lumber Co. Ltd.	Lots 9 et 10, 36e bloc, et lots 12, 13, 14, 15 et 16, bloc "H".
21092	30 juin......	Louisa Ann Marion....	Lots 11 et 12, 36e bloc....................................
	1915.		
21277	9 janv.....	Edward D. Beatty et Robert M. Shirley.	Lot 3, 35e bloc, emplacement de la ville de.................
21278	6 "	Robert M. Shirley....	Lot 6, 35e bloc, emplacement de la ville de.................
21279	4 "	Moses Kealey..........	Lot 5, 35e bloc, emplacemeet de la ville de................
21280	13 "	Ulric St. Godard.....	Lot 13, 36e bloc, emplacement de la ville de...............

[1] Trop tard pour le rapport du dernier exercice. [2] Remise du bail.

Canaux durant l'exercice terminé le 31 mars 1915—*Fin.*

(de haute navigation).—*Fin.*

District.	Comté.	Superficie.	Montant.
			$ c.
Welland	Welland		15,950 00
"	"		1,750 00
Thorold	"	6 ac., ¾ d'acre 33 perches....	3,750 00
Welland	"		650 00
"	"		400 00
Grantham	Lincoln	37 acres	
		Principal	24,000 00
		Intérêt	644 93

DE LA BAIE D'HUDSON.

	Manitoba		
Le-Pas	"	0·34 acre	3,650 00
	"	16·33 acres	600 00
"	"	0·24 acre	5,000 00
Le-Pas (Réserve sauvage)	"	4·42 acres	8,840 00
Le-Pas	"	1·43 acre	7,800 00
"	"		2,500 00
"	"		1,500 00
"	"		1,500 00
"	"		1,500 00
"	"		1,400 00

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste.

LETTRES PATENTES émises par le ministère au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1915.

CANAL LACHINE.

Numéro	Date.	Concessionnaire.	Description.	Superficie.	Montant.
	1914.				$ c.
21139	16 nov....	Ch. de fer Canadien du Pacifique.	Parties des lots 3520-6, 3520-5, 3520A —1, et lots 3520-4, 3520-2, 3520-1, 3558-4, 3558-5 sur le plan officiel et sur le cahier de consultation de la paroisse de Montréal, du côté sud du canal.	15,230 pds.c.	

CANAL WELLAND.

	1914.				
21069	5 oct....	Corporation de la ville de Thorold.	Partie du lot 30, township de Thorold, comté de Welland.	0·87 acre....	435 00

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste.

Dommages acquittés au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1915.

CANAL DE CORNWALL.

Nº du paie-ment.	Date du paiement	Cédant.	Indications.	Montant.
	1914.			$ c.
21034	16 sept....	Ottawa & New York Ry. Co.	Réclamations, etc., pour le remboursement des dépenses faites pour enlever et replacer une partie du pont du chemin de fer qui traverse le canal ainsi qu'une partie de voie qui y conduit.	3,812 59

CANAL DES GALOPS.

	1914.			
21196	27 avril...	George A. Binion.......	Dommages à la moitié est du lot nº 30, 1re concession, 1er rang, township de Matilda, comté de Dundas, Ontario, par suite de la construction du canal.	912 56

CANAL DE LA TRENT.

	1914.			
20804	2 juin....	The Trent Valley Woollen Manufacturing Company, Limited.	Toutes réclamations provenant de la révocation de la licence nº 3264 et de la destruction d'un barrage, à Campbellford, et d'un pouvoir d'eau maintenu par ce barrage.	21,477 86 et fourniture à perpétuité d'énergie électrique jusqu'à 350 chevaux.
20840	19 " ..	The Dickson Bridge Works Co., Ltd.	Toutes réclamations provenant de la révocation de la licence nº 3264 et de la destruction, à Campbellford, d'un barrage et d'un pouvoir d'eau.	7,000 00
*20962	3 mars ..	La corporation du township d'Emily.	Dommages causés par l'eau à des routes, grands chemins et ponts situés dans la municipalité du township d'Emily, par suite de l'élévation de l'écluse de Bobcaygeon.	1,897 78
*20963	janv....	Thomas. M. C. Sidey et autres.	Dommages par l'eau à certaines parties du lot 33 et à une partie du lot 34, 8e concession, township de Hamilton, comté de Northumberland, Ont.	30 00
20972	3 avril...	Joseph Meehan..........	Dommage provenant de la construction sur sa ferme d'un hangar pour l'emmagasinage des explosifs.	40 00 et int.
20973	30 mai....	Isabella French et autres	Dommages par l'eau à la moitié nord du lot 24, 8e concession, township d'Eldon, comté de Victoria.	64 00
21016	22 août...	Edith Carr.............	Toutes réclamations, etc., provenant de la mort de son mari, James Carr.	500 00
21080	3 juin....	Ada E.F. MacDougall...	Dommages par l'eau à une partie des lots 1, 2, 3, 4, 5 et 6, à l'est de la rue du Pont, et aux lots 9 et 10, au sud de la rue Goldstream et à l'ouest de la rue Pine, village de Rosedale, township de Fénelon, comté de Victoria.	90 00
21090	7 oct....	Corporation de la ville de Campbellford.	Toutes réclamations, etc., concernant la révocation de la licence 3264 qui permettait le maintien d'un certain barrage à Campbellford, la destruction du dit barrage et de son pouvoir d'eau, et toutes les terres prises pour les fins de la section 4 de la division Ontario-Rice Lake du canal.	12,000
	1915.			
21207	30 janv....	E. G. Weeks...........	Tous les dommages causés par l'enlèvement du pont temporaire traversant le canal en aval de l'écluse nº 1.	10 00
21285	fév....	The Fesserton Timber Co., Ltd.	Dommages au bois, sur certaines parties des lots 12, 13, 14, concession 9 ; 11 et 12, concession 10 ; et 10 et 11, concession 11, township de Matchedash, comté de Simcoe, Ont.	630 00

DOMMAGES acquittés au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1915—*Fin.*

CANAL DE LA TRENT—*Fin.*

Numéro du paiement.	Date du paiement.	Cédant.	Indications.	Montant.
	1910.			$ c.
*21304	19 nov....	Harriet L.C. Dunford...	Dommages causés par l'eau à la moitié est du lot 30, 5e concession, et à certaines parties du lot 31, 6e concession, township de Dummer, comté de Peterborough.	176 00
	1914.			
21305	12 oct....	Corp. du township de Rawdon.	Toutes réclamations pour dommages à un certain chemin de frontière ou grand chemin entre les townships de Seymour et de Rawdon.	300 00
21306	18 nov....	Michael Sarles..........	Dommages par la crue des eaux du printemps de 1914 aux lots 118 et 119, du côté est de la rue Trent, village de Frankford, comté de Hastings, Ontario.	158 00
21307	"	Thomas H. Foster......	Dommages par la crue des eaux du printemps de 1914 aux lots 116 et 117, côté est de la rue Trent, village de Frankford, comté de Hastings, Ont.	55 00
21308	"	Jesse Snider............	Dommages par la crue des eaux du printemps de 1914 à une partie du lot "J", côté est de la rue Trent, village de Frankford, comté de Hastings, Ontario.	25 00
21309	"	William J. Lyons........	Dommages par la crue des eaux du printemps de 1914 à une partie du bloc 27, côté sud de la rue Elgin, même village.	13 35
21310	"	Agnes Hubble...........	Dommages par la crue des eaux du printemps de 1914 au lot 113, côté est de la rue Trent, même village.	50 00
21311	"	Byron B. Ostrom.......	Dommages par la crue des eaux du printemps de 1914 au bloc "G" et à une partie du bloc "L", même village.	70 00
	1915.			
21312	26 janv...	Jane Pearson............	Dommages par l'eau à la moitié nord du lot 29, 15e concession, township de Smith, comté de Peterborough.	600 00
21357	8 mars ..	Jacob Geroux et autres..	Dommages par l'eau aux récoltes et aux terres dans une partie des lots 17 et 18, 13e concession, township de Tay, comté de Simcoe, Ont.	100 00

CANAL DE SOULANGES.

21015	15 août...	Zoé Deguire............	Toutes réclamations, etc., par suite de la mort de son mari, Norbert Deguire.	500 00

CANAL WELLAND (de haute navigation).

	1914.			
21156	21 nov....	Charles W. Badger......	Intérêts de tenure par bail dans les lots YY, ZZ, 226A, 228A et 50, plan 11, ville de Thorold, comté de Welland, Ontario, propriété de Alexander Campbell).	350 00

CANAL DU SAULT-STE-MARIE.

	1914.			
20697	24 avril...	Sa Majesté le Roi—à la Gilchrist Transportation Company, John Holman & Sons, Limited, et autres.	Tous dommages provenant du choc du vaisseau *Perry G. Walker*, propriété de la compagnie "Gilchrist Transportation", contre une des portes mobiles de la partie inférieure de l'écluse canadienne, rivière Sainte-Marie, Sault-Sainte-Marie, Ont., et de sa collision avec le vapeur *Assiniboia*, le 9 juin 1909.	57,824 15

* Trop tard pour le dernier rapport.

E. E. FAIRWEATHER,
Secrétaire légiste.

PARTIE III

RAPPORT DU GÉRANT GÉNÉRAL DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT ET D'AUTRES FONCTIONNAIRES

L'administrateur général des chemins de fer de l'Etat, avec annexes contenant les rapports de l'Association de secours et d'assurances des employés de chemins de fer et de la Caisse de Prévoyance des chemins de fer de l'Etat.

Rapport de l'ingénieur en chef, chemins de fer de l'Etat.

Rapport du comptable, service mécanique, chemins de fer de l'Etat.

Rapport de l'avocat général, chemins de fer de l'Etat.

Rapport du chef de comptabilité et trésorier, chemins de fer de l'Etat.

Rapport de l'ingénieur surintendant, tête de ligne océanique à Halifax.

CHEMINS DE FER DE L'ETAT.

MONCTON, N.-B., 31 août, 1915.

MONSIEUR. — Le soussigné a l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur le fonctionnement des chemins de fer de l'Etat pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Le présent rapport embrasse l'Intercolonial, l'embranchement Windsor, le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, le chemin de fer International, le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard, le chemin de fer de Saint-Jean et Québec et la partie du Transcontinental comprise à l'est de Québec, P.Q.

Les frais du capital autorisé l'an dernier pour l'exercice, ont été écourtés à cause de l'économie recommandée en septembre en raison de la guerre; ces diminutions ont été de $2,088,650 sur l'Intercolonial et de $250,800 sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

Les recettes brutes de l'Intercolonial, pour l'exercice, et par comparaison avec l'exercice précédent, accusent une diminution de $1,433,675.86, provoquée par la guerre et la dépression qui a suivi.

Par comparaison avec l'exercice précédent, les frais d'exploitation ont été réduits de $1,428,875.86.

Cette diminution des frais d'exploitation a pu s'effectuer sans qu'on destitue un seul fonctionnaire permanent, car on avait décidé que dans l'intérêt des affaires dans les provinces Maritimes et dans Québec, le personnel ordinaire devait être maintenu.

La réduction des frais d'exploitation vient aussi des exigences moins fortes du service des trains et des diverses économies effectuées dans l'exploitation et l'entretien.

Malgré les économies indiquées précédemment, on n'a pas négligé de perfectionner utilement l'outillage, quant aux réparations et aux améliorations extraordinaires, et une somme de $295,586.90 a été autorisée à cette fin, comme l'indique l'inventaire du chef de comptabilité et trésorier, Annexe "A"; le tout est imputé aux frais d'exploitation.

Nous attirons l'attention sur l'état statistique des recettes et des frais d'exploitation par divisions de l'année, Annexe " B ", qui indique l'excédant ou le déficit pour chaque division.

Conformément au programme officiel qui retient l'excédent des recettes sur les frais d'exploitation au profit du réseau et de son outillage, le surplus de l'exercice a été porté au compte des renouvellements pour cause d'incendie.

On a pendant l'année réorganisé le service des magasins; tout le matériel a été convenablement assorti, classé et catalogué, puis placé sous clef, sous la surveillance d'un chef de magasin, dans tous les points importants de division, au lieu d'être déposé dans les chalets d'outillage, remises à locomotives, ateliers de réfections des wagons, halles aux marchandises, etc., et de le laisser exposé aux avaries et aux pertes que ce régime entraînant. Dans cette réorganisation, on a centralisé environ cinq cents wagons de matériel et de fournitures sur le réseau, et l'on a confié le tout aux magasins généraux, ou l'on en a autrement disposé. La valeur de ce matériel était d'environ $195,000.

Les fonds de magasins sont maintenant remisés aux points importants de division, et c'est ici qu'on obtient sur réquisition, selon les besoins du chemin de fer, les matériaux de toute catégorie, au lieu de les laisser exposer aux pertes et aux avaries comme nous le disons plus haut.

Les détails de cette réorganisation, quant aux magasins locaux, sont compris dans la correspondance du garde-magasin général, dont copie est donnée dans l'Annexe "C".

Le travail du service de combustible, récemment fondé, commence à donner des résultats. Avant l'établissement du service, le combustible des chemins de fer en question était manœuvré par les services de mécanique, de magasin, et d'achat, qui se divisaient les responsabilités.

L'organisme nouveau voit à l'achat, à la distribution et à la manutention du combustible, en tient des archives détaillées, et fournit des renseignements statistiques sur son emploi; ce changement a créé une économie d'environ $50,000 par année, on le voit dans la lettre du préposé général au combustible, dont copie se trouve dans l'Annexe "D".

L'administration a été soulagée d'une grande responsabilité quant à la sûreté des trains, par le remplacement des ponts légers en acier sur la ligne maîtresse, entre Halifax et Ste-Rosalie.

L'ingénieur des ponts a découvert, en mesurant et en calculant la portée des anciens ponts en acier de la ligne, que cent cinq de ces structures n'étaient pas assez fortes pour subir sans danger le trafic qu'on leur imposait alors.

Entre temps, plusieurs de ces ponts ont été renforcés par des étais en bois.

Il nous fait maintenant plaisir de dire que nous avons remplacé ces ponts par des constructions nouvelles modernes assez solides pour porter les charges les plus lourdes que la bonne administration des chemins de fer autorise actuellement.

Le rapport annuel de l'Association de Secours et d'Assurances des Employés est donné dans l'Annexe "E".

Il est bon de dire que la contribution du réseau, à même les recettes, s'est chiffrée à $10,000.

On verra dans l'Annexe "F" le rapport annuel de la Caisse de prévoyance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard.

La contribution des chemins de fer à ce fonds, à même les recettes, a été de $100,000; il est opportun de l'indiquer.

Le travail des premiers soins aux blessés, dirigé par la Société ambulancière St-Jean, a été fortement étendu, surtout par la nomination d'un instructeur de langue française, qui s'occupera des intérêts de nos employés de langue française. Plusieurs des travailleurs ont profité des avantages qui leur étaient offerts et ont assisté aux cours; des examens satisfaisants ont été faits et des diplômes ont été accordés comme suit:

Diplômes..................................	357
Certificats................................	92

Des comptes séparés ont été tenus dans l'année pour chaque réseau, ils seront discutés étudiés séparément dans le présent rapport.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Sont inclus de la part des fonctionnaires les rapports suivants:

Rapport de l'ingénieur en chef sur les travaux imputables aux comptes du capital et du revenu.

Rapport du surintendant du matériel roulant, relevés touchant la division de mécanique.

Rapport de l'avocat général.

Rapport du surintendant général, relevé des accidents.

Rapport du chef de la sûreté.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

Rapport du chef de la comptabilité et trésorier, savoir:—

1. Compte du capital.
2. Compte du revenu.
3. Entretien de la voie et des constructions.
4. Entretien de l'équipement.
5. Frais relatifs au trafic.
6. Frais relatifs au transport.
7. Frais généraux.
8. Compte des approvisionnements en général.
9. Bilan général.
10. Etat des recettes et des dépenses.
11. Compte du renouvellement de l'équipement.
12. Compte du renouvellement des rails.
13. Compte des renouvellements pour cause d'incendie.
14. Etat des recettes en espèces.
15. Etat des moyennes.
16. Etat des marchandises transportées par le chemin de fer.
17. Etat des recettes du service des marchandises et du service des voyageurs.

La longueur de la voie exploitée pendant l'exercice 1914-15, a été de 1,454.22 milles, soit une diminution, par suite du détournement de la voie, du nombre de milles en exploitation pendant l'exercice précédent.

COMPTE DU CAPITAL.

Le 31 mars 1914, le coût de la ligne et de l'équipement s'élevait à $101,467,501.84. On y a ajouté ce qui suit au cours de l'exercice:—

Renforcement des ponts	$ 899,941 39
Agrandissements, machines, Halifax	18,183 09
Ateliers des locomotives et des wagons à Moncton, avec outillage	21,247 78
Déviation de la voie à Sydney-Mines	4,044 85
Déviation de la voie et embranchement jusqu'au quai, à Chatham	2,877 19
Agrandissements à Truro	14,806 05
Arpentages et inspections	95,752 83
Agrandissements à Sainte-Flavie	7,279 03
Améliorations à Pointe-Tupper	5,353 69
Agrandissements à Fredericton	5,188 39
Améliorations à Sussex	22,940 54
Matériel roulant	2,519,998 50
Protection des routes en général	4,098 97
Diversion de la ligne entre Nelson et Derby-Junction	82,952 01
Agrandissements et facilités additionnelles le long de la ligne	114,123 76
Améliorations du service d'eau	11,444 47
Voie de chargement jusqu'à la baie Courteney, Saint-Jean	2,671 47
Facilités additionnelles de tête de ligne, à Halifax	1,327,203 52
Voie de chargement, à Pugwash	21,071 79
Voie double de Chaudière-Curve à Saint-Romuald	58,410 37
Agrandissements à Rivière-du-Loup	142 59
Docks et quais à Halifax	449,075 34
Agrandissements à Saint-Jean	3,280 61
Diversion de la ligne entre Sydney-nord et le creek Leitche	159,978 86
Installation du système de "bloc" pour le fonctionnement	45,364 45
Installation du système de téléphone pour le fonctionnement	2,572 88
Outillage électrique pour chargement des wagons éclairés à électricité, Halifax	928 33
Traversier, et quai pour iceux, à Mulgrave	3,440 40
Installation du toit, Moncton	176 06
Tunnel et commodités à Hampton	576 55
Facilités additionnelles aux points de division—stations d'énergie	24,163 30

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

COMPTE DU CAPITAL—*Suite.*

Appareils de sûreté..	14,000 00
Egout du garage de Willow-Park, Halifax..	265 93
Construction primitive..	800 00
Elimination des passages à niveau et des rampes, Moncton..	24,290 85
Posage permanent des fils des remises à locomotives..	3,800 00
Pour construction de la voie entre Darmouth et Deans..	623,953 00
Facilités additionnelles à Trenton..	26 20
Tour et station d'interaiguillage, Aston-Junction..	41 15
Anti-glisseurs et semelles de rails..	32,000 00
Transporteur-élévateur à grain, Halifax..	9,270 67
Outillage de chargement de gaz Pintsch pour wagons..	4,018 77
Agrandissements à Campbellton, jugement de la cour de l'Echiquier..	10,691 63
	$6,657,192 99
A DÉDUIRE :—	
Améliorer les soupapes triples des freins à air..	4,745 73
Agrandissements et facilités additionnelles sur le réseau (frais de l'exercice précédent) vieille plaque tournante..	1,400 00
	$6,655,792 99

On trouvera dans les rapports de l'ingénieur en chef et du surintendant du matériel roulant des explications relatives aux dépenses portées au compte du capital.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation pour l'exercice se comparent comme suit:—

Recettes brutes.. .. ..$	11,444,873
Frais d'exploitation..	11,438,373
Recettes nettes.. .. ..$	6.500

Il y a eu une augmentation de $42,965.08 sur l'exploitation du chemin de fer durant l'exercice. De cet excédent, on a transporté la somme de $36,465.08 au compte du renouvellement du matériel, de sorte que, lors de la fermeture des livres à la fin l'exercice, les recettes nettes se chiffrent par $6,500.

En 1913-14.. .. ..$	12,878,549 00
En 1914-15..	444,873 14
Diminution.. .. ..$	1,433,675 86

Les recettes du service des voyageurs se comparent ainsi:—

En 1913-14.. .. ..$	3,674,878 75
En 1914-15..	3,291,916 96
Diminution.. .. ..$	382,961 79

Les recettes du service des marchandises se comparent comme suit:—

En 1913-14.. .. ..$	8,469,590 33
En 1914-15..	7,310,765 11
Diminution.. .. ..$	1,158,825 22

Les recettes du service de la poste, des messageries et de sources diverses se comparent comme suit:—

En 1914-15.. .. .. $	842,191 07
En 1913-14..	734,079 92
Augmentation.. .. .. $	108,111 15

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.—*Suite.*

COMPTE DU CAPITAL—*Suite.*

Les recettes par mille de voie ferrée se comparent de la façon suivante:—

En 1913-14	$	8,839 27
En 1914-15		7,855 26
Diminution		984 01

Les recettes par train-mille se comparent comme suit:—

En 1913-14	$	1 54
En 1914-15		1 52

Les nombres des voyageurs transportés se comparent ainsi qu'il suit:—

En 1913-14	3,983,511
En 1914-15	3,613,371
Diminution	370,140

Le nombre des voyageurs locaux a diminué de 288,868, et celui des voyageurs d'entier parcours, de 81,272.

Pour le poids des marchandises payantes, la comparaison s'établit comme suit:—

	Tonnes
En 1913-14	5,287,740
En 1914-5	4,529,002
Diminution	758,738

Le transport local des marchandises accuse une diminution de 799,859 tonnes et le transport d'entier parcours, une augmentation de 41,121 tonnes.

Annexés à ce rapport se trouvent un certain nombre d'états donnant des renseignements détaillés sur le trafic. Ces états sont:—

Etat des recettes, indiquant les recettes mensuelles du trafic des voyageurs, des marchandises, des malles et des diverses sources.

Etat relatif aux voyageurs, indiquant le nombre mensuel des voyageurs d'entier parcours ou des trains locaux, et le nombre de milles qu'ils ont parcourus.

Etat relatif aux marchandises, indiquant par mois le nombre de tonnes de marchandises transportées en entier parcours ou par le service local, ainsi que le nombre de milles parcourus.

Etat comparatif, indiquant les principales marchandises transportées au cours de l'exercice et celles de l'exercice précédent.

Etat descriptif des marchandises transportées, indiquant quelques-uns des principaux articles.

Etat relatif à la houille transportée, indiquant les gares d'expédition.

Etat indiquant la quantité du sucre brut, de sucre raffiné, du poisson frais, de poisson salé, du grain d'exportation et des marchandises pour l'Europe transportés par le chemin de fer.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se comparent comme suit avec ceux de l'exercice précédent:—

En 1913-14	$ 12,867,249 00
En 1914-15	11,438,373 14
Diminution	$ 1,428,875 86

Les moyennes se comparent ainsi avec celles de l'exercice précédent:—

Par mille parcouru par les locomotives—	
En 1913-14	1.25
En 1914-15	1.25
Par mille parcouru par les trains—	
En 1913-14	1.54
En 1914-15	1.52
Frais d'exploitation par mille de voie ferrée—	
En 1913-14	$ 8,831 51
En 1914-15	7,894 96

Au cours de l'exercice clos le 31 mars 1915, on a posé 689,991 traverses ordinaires sur la voie; on a fait le ballastage de 104.78 milles de chemin et l'on a terminé 24.04 milles de rigole dans les tranchées afin de mieux drainer le ballast de surface. On a construit 6.59 milles de voie d'évitement additionnelles et 2.47 milles de tronçons privés à divers endroits. On a fait des réparations aux ponts, ponceaux, quais, clôtures et aux bâtiments sur la ligne; construit 12.6 milles de clôture en tissu métallique réglementaire et 2.5 milles d'abris paraneige.

Dans son rapport, le surintendant du matériel roulant, donne le détail du matériel roulant acheté, reconstruit dans les ateliers, etc.

NOUVELLES LIGNES.

On a terminé cette année la double voie entre Saint-Romuald et Chaudière-Junction, soit une distance de 3.75 milles.

La diversion de la ligne, entre Nelson, subdivision de Loggieville, et le pont Miramichi sud-ouest, subdivision Moncton, soit une distance de 2.69 milles, remplaçant la ligne actuelle, longue de 5.55 milles, était ouverte au trafic le 10 janvier 1915.

On ouvrait à l'exploitation le 10 janvier 1915 la diversion entre le creek Leitches, subdivision de Sydney-Nord, soit une distance de 4.26 milles.

On trouvera dans le rapport de l'ingénieur en chef le résultat des levés faits pour obtenir les renseignements nécessaires à la vérification des frais de double voie et de réduction des rampes. On a réparé bon nombre de ponts, et l'on a remplacé les ponts légers en acier qui restaient entre Halifax et Saint-Rosalie. Un inventaire des ponts remplacés et réparés se trouve aussi dans le rapport de l'ingénieur en chef.

TÊTE DE LIGNE OCÉANIQUE À HALIFAX.

Le rapport de l'ingénieur en chef contient comme annexe un rapport de progrès sur les travaux faits aux nouvelles têtes de lignes océaniques de Halifax.

MATÉRIEL.

Valeur du matériel en général reporté de l'exercice précédent. . . .$	2,179,882 08
Valeur du matériel acheté et imputé à d'autres services.	5,499,200 60
Total . . . .$	7,679,082 68
Valeur du matériel utilisé et vendu.	5,299,838 46
Matériel en magasin le 31 mars 1915. . . . .$	2,379,244 22

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

La longueur du chemin de fer en exploitation à la fin de l'exercice 1914-15 était de 275.2 milles. La largeur de la voie est de 3 pieds 6 pouces.

Le coût de l'équipement de la voie, au 31 mars 1914, était de. . . . .$	920,369 01
Les dépenses de l'exercice ont été de.	570,530 70
Coût total au 31 mars 1915. . . . .$	9,490,899 71
Recettes brutes.	415,495 44
Frais d'exploitation.	598,226 97
Déficit. . . . .$	182,731 53

Les recettes brutes se comparent ainsi avec celles de l'exercice précédent:—

1914-15. . . . .$	415,495 44
1913-14.	409,616 74
Augmentation. . . . .$	5,578 70

Il y a eu augmentation, dans le service des voyageurs et dans le transport des marchandises.

Les frais d'exploitation se comparent comme suit avec ceux de l'exercice précédent:—

1914-15. . . . .$	598,226 97
1913-14.	571,415 37
Augmentation. . . . .$	26,811 60

Les travaux nécessaires ont été faits pour l'entretien en bon état du réseau, soit renouvellement des rails et des traverses d'aiguillage, ballastage de plusieurs milles de voie.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Ce réseau était pris en charge le 31 août 1914. Il relie le tronc de l'Intercolonial et le nouveau traversier qui doit fonctionner entre Cap-Tourmentine, Nouveau-Brunswick et Carleton-Point, Ile-du-Prince-Edouard. La ligne va de Sackville à Cap-Tourmentine, et mesure 35·79 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Déboursés au 31 mars 1915 pour placer la ligne au pair des embranchements de l'Intercolonial.. ..	$	24,700 00

Les recettes brutes et frais d'exploitation au 31 mars 1915 se comparent comme suit:—

Recettes brutes..	$	25,419 81
Frais d'exploitation		43,942 53
Déficit..	$	18,522 72

On trouvera annexé au présent rapport un état détaillé sur le trafic, etc.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL.

On prenait charge de ce réseau le 1er août 1914. Il va de Campbellton, Nouveau-Brunswick à Saint-Léonard, Nouveau-Brunswick, soit une distance de 11.30 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Déboursés au 31 mars 1915 pour placer le tronçon au pair des embranchements de l'Intercolonial..	$	1,300 00

Les recettes brutes et les frais d'exploitation au 31 mars 1915 se comparent comme suit:—

Recettes brutes..	$	142,311 65
Frais d'exploitation..		66,706 35
Déficit..	$	1,237 43

On trouvera annexé au présent rapport un état détaillé sur le trafic, etc.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL.

La ligne va de Moncton à Chaudière, soit une distance de 455.15 milles

Les recettes brutes et les frais d'exploitation au 31 mars 1915 se comparent comme suit:—

Recettes brutes..	$	142,311 65
Frais d'exploitation..		288,625 35
Déficit..	$	86,313 70

On trouvera annexé au présent rapport un état détaillé sur le trafic, etc.

CHEMIN DE FER DE QUEBEC ET DE SAINT-JEAN.

Cette ligne va de Centreville à Gagetown, la partie Centreville-Fredericton ayant été prise à charge le 1er janvier 1915, et la partie Fredericton-Gagetown le 2 mars 1915, pour être exploitées comme réseaux de l'Etat. La distance entre Centreville et Fredericton est de 88.69 milles et entre Fredericton et Gagetown, de 30.13 milles.

Les recettes brutes et les frais d'exploitation au 31 mars 1915 se compare comme suit:

Recettes brutes	$18,739 73
Frais d'exploitation	24,694 75
Déficit	$ 5,955 02

On trouvera annexé au présent rapport un état détaillé sur le trafic, etc.

CHEMIN DE FER DE L'EMBRANCHEMENT WINDSOR.

Cette ligne va de Windsor-Junction à Windsor, N.-E., et mesure 32 milles. Elle est exploitée par la Dominion Atlantic Railway Company, et le gouvernement l'entretenait en vertu d'une convention par laquelle la compagnie lui payait le tiers des recettes brutes.

A cause des frais considérables d'entretien, estimés à $275,000 ou $300,000, qu'exigeait la mise en bon état de ce réseau en vue d'un fonctionnement sûr et économique—surtout quant au renforcement des ponts,—le gouvernement a cru sage de louer le régime à la Dominion Atlantique Railway Company, avec entente que cette dernière assumerait les frais et verserait au gouvernement un loyer annuel de $22,500 à compter du 1er janvier 1914. C'est à cette date qu'une nouvelle convention a été conclue avec la compagnie; la comptabilité est revisée en conséquence.

CAISSE DE PREVOYANCE DES EMPLOYES DES CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL ET ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Le rapport de cette caisse, transmis séparément, accuse:—

Balance au crédit, le 31 mars 1914		$389,221 76
Contributions des employés au cours de l'exercice	$105,631 91	
Contributions des chemins de fer	100,000 00	
		$205,631 91
Remboursements reçus		184 91
Intérêts ajoutés		10,515 85
Total		$605,554 43
Dépenses totales		228,728 14
Montant au crédit de la caisse le 31 mars 1915		376,826 29

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. P. GUTELIUS,

Administrateur général des chemins de fer de l'Etat.

A

ETAT INDIQUANT LES CREDITS EXTRAORDINAIRES AUTORISES POUR ENTRETIEN PENDANT L'EXERCICE 1914-1915.

DIVISION N° 1.

N°	Sujet.	Crédit autorisé.
		$ c.
1-1001	Rivière-du-Loup—Toit, atelier des machines	1,050 00
1-1002	Saint-Romuald	1,996 70
1-1003	Trois-Pistoles	380 00
1-1004	District n° 1—Renouvellement de clôture et de réparations	12,000 00
1-1005	Subdivision Rivière-du-Loup—Cheminées	1,940 00
1-1006	Ile Verte—Toit, station	450 00
1-1007	Sainte-Luce—Renouvellement du débarcadère	432 00
1-1008	Rimouski—Renouvellement du débarcadère	877 50
1-1009	Bic—Renouvellement du débarcadère	360 00
1-1010	Ile Verte—Renouvellement du débarcadère	756 00
1-1011	Carrier—Renouvellement du débarcadère	450 00
1-1012	Bagot—Renouvellement du débarcadère	432 00
1-1013	District n° 1—Ballastage des rails	17,630 00
1-1014	Lévis—Replanchéiage du contrôle des baggages	750 00
1-1015	Tronçon de la International Harvester Co. à Nicolet	194 60
1-1016	Rigolage entre les milles 44·70 et 46·50	1,636 00
		41,334 80

DIVISION N° 2.

N°	Sujet.	Crédit autorisé.
2-1003	District d'Over—Réparations et renouvellements en clôturages, etc	9,000 00
2-1004	Harcourt—Milliaire 36·80	330 00
2-1005	Bathurst—Pont surpassant, mille 310·25	500 00
2-1006	Pont de la rivière Jacquet—Mille 337·80	375 00
2-1007	" Fredericton—Mille 1·00	500 00
2-1008	" Doaktown—Mille 64·38·1	1,050 00
2-1009	Ponceau arqué en pierre—Mille 127·46, subdivision Moncton	350 00
2-1010		320 00
2-1011		375 00
2-1013	Rigoles de surface et de dégagement, subdivision Fredericton	3,450 00
2-1014	Ballastage des voies, district n° 2	24,390 00
2-1015	Tronçon Nicholsons—Continental Lumber Co	715 00
2-1016	Miluikek—Matapédia Lumber Co	479 02
2-1017	Pont, Petite Rivière—Mille 119·86	300 00
2-1018	" Causapscal—Mille 47·34	675 00
2-1019	" Middle-River—Mille 120·61	850 00
2-1020	" BeauRivage	675 00
2-1021	Pont S.-O., Miramichi	7,000 00
2-1022	Pont N.-O., Miramichi	6,000 00
2-1023	Pont de Millstream	900 00
2-1024	" Mill-Creek	900 00
2-1025	" ruisseau Louison	300 00
2-1026	" Nigadoo	350 00
2-1027	Fredericton et Loggieville—Réfection du raillage	43,000 00
2-1028	Bathurst Lumber Co.—Tronçon industriel	533 46
2-1029	Fredericton—Tronçon de L. T. Baird	388 50
2-1030	Abri à Priceville	125 00
		103,830 98
2-1001	Transporté à la 3e division	
2-1002	" " "	
2-1012	" " "	

ETAT INDIQUANT LES CREDITS EXTRAORDINAIRES AUTORISES POUR ENTRETIENT PENDANT L'EXERCICE 1914-15—*Suite.*

DIVISION N° 3.

N°	Sujet.	Crédit autorisé.
		$ c.
3-1000	Truro—Treize conduits de fumée en amiante	1,430 00
3-1001	Remise de Truro—Outillage générateur supplémentaire	450 00
3-1002	St. John Iron Works—Tronçon modifié	350 00
3-1003	Halifax—Mur de soutènement entre les piles 3 et 4	1,400 00
3-1004	Halifax—Scie ronde dynamo-motrice et table	300 00
3-1005	Subdivision Halifax—Remplacer ponceaux boisés et ouverts par des canalisations en béton	1,100 00
3-1006	Subdivision Truro—Comme susdit	2,500 00
3-1007	Nauwigewauk—Renouveler station et quai de chargement	760 00
3-1008	Quispamsis—Renouveler débarcadère	510 00
3-1009	St-Jean—Réparation, toit de la remise à locomotives	320 00
3-1010	Truro, N.-E.—Réparations à la remise	1,275 00
3-1011	Pte du Chêne—Renouveler corniche du quai	550 00
3-1012	Halifax—Réparations aux corniches des quais	3,050 00
3-1013	Subdivision St-Jean—Remplacer les ponceaux boisés et ouverts par des canalisation en béton	1,300 00
3-1014	Subdivision Halifax—Renouveler vieille clôture	1,216 00
3-1015	Subdivision St-Jean—Renouveler les clôtures	3,640 00
3-1016	Subdivision Truro—Renouveler clôture	4,100 00
3-1017	Halifax—Diversion de la voie	450 00
3-1018	District n° 3—Ballastage de la voie	15,115 00
3-1019	Dartmouth—Tronçon de la Coal & Supply Co	400 00
3-1020	Tronçon de Kirkpatrick pour McDougall	300 00
3-1021	Halifax—Réparations aux bâtiments	1,740 00
3-1022	La Amherst Boot & Shoe Co.—Agrandissements de tronçons	450 00
3-1023	Réparations à la vieille rotonde—Moncton	4,900 00
3-1024	Réparations au Pont 146·8, subdivision Truro	700 00
3-1025	Réparer station d'énergie et remise aux trains, St-Jean, N.-B.	3,500 00
3-1026	Espace à la station Londonderry	315 00
3-1027	Réparer la remise du D.A.R. à Halifax	600 00
3-1028	Poser des socs mobiles à 14 charrues à neige, Moncton	4,900 00
3-1029	Tronçon de la N. S. Clay Works Co	300 00
3-1030	Nouveau tronçon à Port-Elgin pour M. Hickman	730 00
3-1031	Tronçon privé pour O'Brien et Dohoney	788 00
3-1032	Déplacer remise à locomotives et la réparer à Cape-Tormentine	560 00
3-1033	N. S. Carriage & Motor Car Co.—Construire tronçon	670 40
3-1034	Puits de cendre à Truro, N.-E.	550 00
3-1035	Réagencer l'accès nord du garage de Moncton	490 00
3-1037	Tansporter la ligne de pôteau au garage de Moncton	385 00
3-1036	J. Lewis & Son—Tronçon	732 10
3-1038	Remise à locomotives, Moncton—Installer réflecteurs, allumeurs et lampes tungsten	295 00
3-1039	F. Dexter & Co., Truro—Renouveler les chaudières à eau chaude	684 00
2-1001	Nouveaux ateliers de Moncton—Renouveler châssis-fenêtre de toit	5,250 00
2-1002	Atelier de mécanique, Moncton—Remplacer toiture	4,900 00
2-1012	Ateliers de Moncton—Peinturer murs et bureaux,	340 00
		$74,295 50

ETAT INDIQUANT LES CREDITS EXTRAORDINAIRES AUTORISES POUR ENTRETIEN PENDANT L'EXERCICE 1914-15—*Suite.*

DIVISION N° 4.

N°	Sujet.	Crédit autorisé.
		$ c.
4-1001	Pont de la rivière du Français—Subdivision Stellarton—Remplacer maçonnerie des piles	2,800 00
4-1002	Vapeur *Scotia*—Fils d'éclairage électrique	1,000 00
4-1003	Réparations au pont—Port de Pictou	7,500 00
4-1004	Sydney et Stellarton—Six cheminées à chaque endroit	1,320 00
4-1005	Carrière Wallace	663 00
4-1006	Sydney-Nord—Réparations au quai et halle aux marchandises	5,300 00
4-1007	Sydney—Réparations au toit et aux puits de locomotives	1,000 00
4-1008	Stellarton—Remplacer conduits d'eau et de vapeur dans une machine	1,400 00
4-1009	Pictou—Renouveler conduit de vapeur dans le puits des locomotives	650 00
4-1010	" Réparations au quai	1,400 00
4-1011	Pointe Tupper—Réparations au quai	1,000 00
4-1012	District n° 4—Renouveler clôtures	10,000 00
4-1013	" Ballastage des voies	19,440 00
4-1014	Sydney Nord—Renouveler débarcadère	650 00
4-1015	Sydney—Toit des halles aux marchandises	700 00
4-1016	Réparations au pont 49·25—Subdivision Stellarton	897 00
4-1017	Subdivision Stellarton—Pont 72·89	800 00
4-1018	Pont 20·93—Subdivision Stellarton	850 00
4-1019	" 74·84—Subdivision Stellarton	900 00
4-1020	" 35·75—Subdivision Tatamagouche Stellarton	600 00
4-1021	" 37·55—Subdivision Sydney	600 00
4-1022	" M. 1008—Subdivision Sydney	500 00
4-1025	" 41·35—Subdivision Sydney	800 00
4-1026	" 41·21—Subdivision Sydney	900 00
4-1027	" 38·80—Subdivision Sydney	700 00
4-1028	" 13·17—Subdivision Sydney	800 00
4-1029	Réparations au pont, mille 11·87—Subdivision Sydney	600 00
4-1030	Pont 3·9—Subdivision Pugwash	1,600 00
4-1031	Gammon & Wier—Tronçon, 202 pieds	300 00
4-1032	Pont 82·5—Subdivision Mulgrave	450 00
4-1033	Mutual Wholesale Grocery Co., Sydney-Mines—Tronçon, 315 pieds	341 80
4-1034	Subdivision Sydney—Tronçon, A. H. McSween	356 69
4-1035	Imperial Oil Co.—Embranchement Pugwash, Tronçon privé	305 68
4-1036	Tronçon industriel—Subdivision Tatamagouche-Stellarton	551 45
A-4-13	Chalet d'outils	800 00
B4-2-18	Pont du chemin Mulgrave	175 00
B4-2-23	Octroi Murphys Yankee	900 00
B4-2-24	Octroi-Yankee	1,450 00
B4-2-26	Pont, rivière Barney, (est)	1,000 00
B4-2-27	" " " (ouest)	2,050 00
B4-2-28	" " du Français	1,400 00
B4-2-29	" Union	675 00
		76,125 62

RÉCAPITULATION.

Division n° 1	41,334 80
" 2	103,830 98
" 3	74,295 50
" 4	76,125 62
	295,586 90

S. L. SHANNON,
Chef de comptabilité et trésorier.

MONCTON, N.-B.
E. et O. E.

B

ETAT statistique indiquant les recettes et frais d'exploitation, par division pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Sommaire.	Première division.			Deuxième division.		
	Voyageurs.	Marchandises.	Total.	Voyageurs.	Marchandises.	Total.
Trains-milles	909,104	1,625,492	2,534,596	688,800	1,209,370	1,898,170
Locomotives-milles	964,023	1,929,449	2,893,472	707,628	1,338,231	2,045,859
Milles—tonnes brutes	296,561,629	1,303,715,848	1,600,277,477	200,727,358	890,852,218	1,091,579,576
Voyageurs et tonnes de marchandises, transport sur un mille	55,985,732	506,908,823	....	32,030,520	327,642,887	....
Recettes—	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs	1,003,129 64	....	1,003,129 64	582,464 13	....	582,464 13
Marchandises	....	3,064,214 21	3,064,214 21	....	1,647,547 87	1,647,457 87
Postes, messageries	220,042 76	....	220,042 76	178,336 95	....	178,336 95
Divers	13,102 62	22,479 32	35,581 94	14,111 00	23,706 52	37,817 52
Recettes total	1,236,275 02	3,086,693 53	4,322,968 55	774,912 08	1,671,164 39	2,446,076 47
Recettes par train-mile,	1 36	1 90	1 71	1 13	1 38	1 29
" locomotive-mille	1 28	1 60	1 49	1 10	1 25	1 20
" 1,000 tonnes brutes-mille	4 17	2 37	2 70	3 86	1 88	2 24
" voyageurs et tonnes de marchandises, transport d'un mille	*2 18	*0 60	....	*2 38	*0 50	....
Excédant	176,525 48	586,962 39	763,487 87	....	60,425 24	30,559 45
Frais d'exploitation—						
Entretien, voie et structures	173,376 98	302,128 59	475,505 57	160,938 74	270,698 73	431,637 47
" outillage	221,685 35	526,426 00	748,111 35	184,275 83	400,893 48	585,169 31
Frais de trafic	43,863 33	42,000 63	85,863 96	32,553 45	31,728 30	64,281 75
Service des stations	58,564 17	203,147 72	261,711 89	40,262 99	56,737 38	97,000 37
Service des garages	20,351 82	242,224 97	262,576 79	5,457 11	39,545 60	45,002 71
Service des locomotives (route)	289,697 15	733,489 38	1,023,186 53	192,305 86	521,412 86	713,718 72
Service de train	145,074 47	235,128 30	380,202 77	114,823 43	154,806 23	269,629 66
Autres frais de transport	67,655 15	144,501 83	212,156 98	44,373 34	82,129 55	126,502 89
Total, frais de transport	581,342 76	1,558,492 20	2,139,834 96	397,222 73	854,631 62	1,251,854 35
Frais généraux	39,481 12	70,683 72	110,164 84	29,787 12	52,787 02	82,574 14
Total, frais d'exploitation	1,059,749 54	2,499,731 14	3,559,480 68	804,777 87	1,610,739 15	2,415,517 02
Coût par train-mille	1 17	1 54	1 40	1 17	1 33	1 27
" locomotive-mille	1 10	1 30	1 23	1 14	1 20	1 18
" 1,000 tonnes brutes-milles	3 57	1 92	2 22	4 01	1 81	2 21
" transport sur un mille des voyageurs et des marchandises en (cts)	1 89	0 49	......	2 51	0 49	....
Déficit	....	....	....	29,865 79	....	....
		Mont-Joli à Montréal et embranchements Moncton.			Moncton à Mont-Joli et embranchements.	

* Revenus divers non compris.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

ETAT statistique des recettes et des frais d'exploitation par division, exercice terminé le 31 mars 1915.

Sommaire.	Troisième division.			Quatrième division.			Total de toutes les divisions.		
	Voyageurs.	Marchandises.	Total.	Voyageurs.	Marchandises.	Total.	Voyageurs.	Marchandises.	Total.
Train-milles	1,024,095	936,438	1,960,533	407,017	732,362	1,139,379	3,029,016	4,503,662	7,532,678
Milles-locomotives	1,117,018	1,614,144	2,731,162	445,533	1,011,179	1,346,712	3,234,202	5,893,003	9,127,205
Milles-tonnes brutes	314,203,654	831,270,958	1,145,474,612	107,409,928	403,227,026	510,636,954	918,902,569	3,429,066,050	4,347,968,619
Voyageurs et tonnes de marchandises, transport sur un mille	63,690,188	238,134,358	....	24,483,309	116,331,846	....	176,189,749	1,189,017,914	....
Recettes—	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs	1,209,571 58	....	1,209,571 58	496,751 61	....	496,751 61	3,291,916 96	....	3,291,916 96
Marchandises	....	1,724,938 17	1,724,938 17	....	874,154 86	874,154 86	....	7,310,765 11	7,310,765 11
Postes et messageries	170,333 03	....	170,333 03	136,195 86	....	136,195 86	704,908 60	....	704,908 60
Divers	18,446 87	16,937 84	35,384 71	10,076 10	18,422 20	28,498 30	55,736 59	81,545 88	137,282 47
Recettes totales	1,398,351 48	1,741,876 01	3,140,227 49	643,023 57	892,577 06	1,535,600 63	4,052,562 15	7,392,310 99	11,444,873 14
Recettes par train-mille	1 37	1 86	1 60	1 58	1 22	1 35	1 34	1 64	1 52
" locomotive-mille	1 25	1 08	1 15	1 44	0 88	1 14	1 25	1 25	1 25
" 1,000 tonnes brutes-mille	4 45		2 74	5 99	2 21	3 01	4 41	2 16	2 63
" voyageurs et tonnes de marchandises, transport sur un mille	*2 17	2 10 * 0 72	....	*2 59	*0 75	....	*2 27	*0 62	....
Excédent	4,448 97	....	....	32,906 08	....	....	184,014 74	....	6,500 00
Frais d'exploitation—									
Entretien, voie et structure	308,157 91	275,203 60	583,361 51	162,581 40	297,280 65	459,862 05	805,055 03	1,145,311 57	1,950,366 60
" outillage	269,495 48	355,289 11	624,784 59	114,588 21	229,231 02	343,819 23	790,044 87	1,511,839 61	2,301,884 48
Frais d'exploitation	49,906 37	24,579 46	74,485 83	17,834 50	20,181 15	38,015 65	144,157 65	118,489 54	262,647 19
Service des stations	96,692 04	361,999 89	458,691 93	37,991 40	152,951 21	190,942 61	233,510 60	774,836 20	1,008,346 80
" garages	31,078 02	305,426 12	336,504 14	15,094 07	123,051 33	138,145 40	71,981 02	710,248 02	782,229 04
" locomotives (route)	331,552 29	470,147 16	801,699 45	138,902 53	336,097 73	475,000 26	952,457 83	2,061,147 13	3,013,604 96
" trains	162,506 35	137,986 03	300,492 38	65,849 02	108,504 96	174,353 98	488,253 27	636,425 52	1,124,678 79
Autres frais de transport	99,780 11	90,039 10	189,819 21	39,588 37	98,979 53	138,567 90	251,396 97	415,650 01	667,046 98
Total des frais de transport	721,608 81	1,365,598,30	2,087,207 11	297,425 39	819,584 76	1,117,010 15	1,997,599 69	4,598,306 88	6,595,906 57
Frais généraux	44,733 94	40,475 46	85,209 40	17,687 99	31,931 93	49,619 92	131,690 17	195,878 13	327,568 30

Total des frais d'exploitation	1,393,902 51	2,061,145 93	3,455,048 44	610,117 49	1,398,209 51	2,008,327 00	3,868,547 41	7,569,825 73	11,438,373 14
Coût par mille par train	1 36	2 20	1 76	1 50	1 91	1 76	1 28	1 68	1 52
" " locomotive	1 24	1 28	1 27	1 37	1 38	1 49	1 20	1 28	1 25
" " 1,000 tonnes brutes	4 44	2 48	3 02	5 68	3 47	3 93	4 21	2 21	2 63
" " voyageur et tonne de marchandises (cents)	2 19	0 87	....	2 49	1 20	....	2 20	0 64	....
Déficit	....	319,269 92	314,820 95	....	505,632 45	472,726 37	....	177,514 74	....

Halifax à St-Jean et embranchements.. Sydney à Truro et embranch ments.

* Revenu divers non compris.

Moncton, N.-B., le 27 mai 1915.

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier.

C

DIRECTEUR GENERAL DES ENTREPOTS.

Cher monsieur,—Avant le mois de février 1913, tous les entrepôts, excepté ceux de Moncton, Halifax et de Rivière-du-Loup, étaient sous le contrôle du département de la mécanique, mais pendant la dernière année, tous les entrepôts extérieurs ont été placés sous ce département, et complètement réorganisés. A presque tous les points qui nous ont été donnés, nous avons trouvé que les conditions étaient loin d'être satisfaisantes. Des matériaux neufs de toute sorte étaient mêlés à des rebuts et des fournitures inutiles. Il n'y avait aucune personne responsable, les entrepôts étaient ouverts, et chacun se servait. Avec ce système, les magasins contenaient beaucoup plus de matériaux qu'il n'était nécessaire. Des fournitures considérables étalées ici et là—personne ne sachant au juste ce qu'il y avait—avaient pour effet de créer des demandes pour des matériaux qui se trouvaient déjà en magasin. Depuis la réorganisation, tous les matériaux ont été assemblés, classés, étiquetés et mis sous clé, et un directeur des entrepôts en a la charge. Il faut une réquisition pour tout article requis, et de cette manière les matériaux sont dûment entrés et retracés. Nous exigeons aussi que chaque directeur d'entrepôts tienne un compte exact des marchandises qu'il a en magasin comme nous ne lui fournissons des marchandises que pour trente jours, à part quelques articles, comme des pièces spéciales pour certaines locomotives et quelques autres articles dont on lui fournit un assortiment pour plus de trente jours. De cette manière il doit voir à ce qu'on emploie bien tout article sortant de ses magasins, car il lui manquerait des articles avant la fin du mois, et dans ce cas, il serait reprimandé par ce bureau. Je pense qu'on épargne beaucoup chaque mois à cause de l'attention que le directeur d'entrepôts doit porter, d'après ce système que nous avons inauguré.

Nous avons actuellement des magasins organisés à Saint-Jean, à Gibson (comprenant Newcastle), à Truro, à Stellarton, à Sydney (comprenant Mulgrave et Point-Tupper), à Halifax et Campbellton. On est actuellement à réorganiser les magasins de Rivière-du-Loup et de la Jonction-de-Chaudière. Le magasin de Sainte-Flavie, qui était une succursale de celui de Rivière-du-Loup, a été pratiquement aboli. De même pour le magasin de Loggieville, qui jusqu'ici était sous la direction du préposé de Gibson.

Pour en arriver à ces améliorations, j'ai reçu l'aide du maître-mécanicien général, et du constructeur en chef des wagons, qui tous deux ont pu réduire leur personnel, et nous laisser avoir d'autres bons hommes, qui sont directeurs d'entrepôts à des salaires plus élevés que lorsqu'ils étaient commis ou contremaîtres au département de la mécanique, sans pour cela augmenter les frais généraux du chemin de fer. Nous avons eu déjà plusieurs preuves de l'augmentation de l'efficacité, mais comme les magasins en question n'ont été exploités que depuis juillet dernier (certains depuis moins de temps), nous ne pouvons faire de comparaison avec une autre année. Néanmoins, une étude de la sortie d'huile et d'étoupe de la remise à locomotives de Moncton donnera une idée des bons résultats du nouvel état de choses, et ce qui est vrai au sujet des ces articles l'est certainement pour ce qui concerne les autres nécessités fournies ici et ailleurs.

HUILE ET ÉTOUPE À LA REMISE À LOCOMOTIVES DE MONCTON.

Huile à locomotive.—Employée autrefois, environ 36 barils par mois—environ 1,440 gallons. Sortie totale pour les derniers trois mois, novembre, décembre et janvier, environ 1,100 gallons.

Huile à surchauffeur.—On employait autrefois presque 500 gallons par mois. Sortie totale pour les trois derniers mois, environ 400 gallons.

Etoupe.—On employait autrefois environ 4 balles par semaine. Maintenant deux balles durent environ douze jours.

Pendant l'année, nous avons diminué matériellement les soldes d'un certain nombre des magasins, comme l'indiquent les chiffres suivants, depuis juillet jusqu'à la fin de novembre 1914:—

Truro a diminué de..	$12,001 55	à	$ 6,948 46
Halifax a diminué de..	23,451 88	à	21,411 37
Sydney a diminué de..	18,783 21	à	16,511 45
Stellarton a diminué de..	10,726 33	à	6,780 90
Rivière-du-Loup a diminué de..	39,279 05	à	32,300 25

Monsieur,—Pour en revenir à ma lettre précédente au sujet de l'amélioration des conditions aux magasins. Les comparaisons suivantes donneront une idée de l'épargne:—

Magasins de Stellarton (comprenant Pictou)—			
En magasin en juillet 1914..	$ 9,415 43		
" décembre 1914.. ..	6,790 95		
Epargne..			$ 2,634 48
Malgré cette diminution des marchandises, nous avons augmenté les sorties de $4,939.21 en juillet à $5,491.28 en décembre, ce qui fait qu'avec une diminution des marchandises, comme il est indiqué, nous avons augmenté la production, sans augmenter le coût de maintien. Augmentation de production..		$ 552 07	
Magasin de Truro—			
En magasin en juillet 1914..	$11,250 94		
" décembre 1914.. ..	6,948 46		
Epargne..			4,302 48
Sorties de juillet..	$ 4,701 46		
Sorties de décembre..	5,621 49		
Augmentation de production (sans augmentation dans le coût)..		$ 920 03	
Magasin de Gibson—			
En magasin en juillet 1914..	$ 8,838 97		
" décembre 1914.. ..	6,694 22		
Epargne..			2,144 75
Sorties de juillet..	$ 1,310 70		
Sorties de décembre..	1,647 87		
Augmentation de production..		$ 337 17	
Magasin de Campbellton—			
En magasin en juillet 1914..	$ 7,867 89		
" décembre 1914.. ..	6,597 53		
Epargne..			1,270 36
Sorties de juillet..	$ 4,274 11		
Sorties de décembre..	4,666 82		
Augmentation de production..		$ 402 71	
Magasin de Sydney (comprenant Mulgrave et Point-Tupper)—			
En magasin en juillet 1914..	$17,059 09		
" décembre 1914.. ..	16,511 45		
Epargne..			547 64
Sorties de juillet..	$ 3,081 63		
Sorties de décembre..	4,120 72		
Augmentation de production..		$ 1,102 09	

Magasin de Saint-Jean—			
Augmentation des marchandises..	$ 516 42		
Sorties de juillet..	2,566 56		
Sorties de décembre..	3,060 59		
Augmentation de production..		$ 494 03	
Magasin d'Halifax—			
En magasin en juillet..	$23,590 02		
" décembre..	21,411 37		
Epargne..			$ 2,178 65
Sorties de juillet..	$ 5,878 71		
Sorties de décembre..	11,058 11		
Augmentation de production..		$ 5,179 40	
Magasin de la Rivière-du-Loup—			
En magasin en juillet 1914..	$34,718 65		
" décembre 1914..	32,300 25		
Epargne..			2,418 40
Sorties de juillet..	$14,761 60		
Sorties de décembre..	18,508 43		
Augmentation de production..		$ 3,746 83	
Magasin de la Jonction de Chaudière—			
En magasin en juillet..	$ 6,969 64		
" décembre..	6,263 52		
Epargne..			706 12
Sorties de juillet..	$ 3,739 21		
Sorties de décembre..	3,522 03		
Augmentation de production..		$ 217 18	
		$12,734 33	$16,202 88

On voit que nous avons fait une épargne de $16,202.88 en marchandises, et une augmentation de production de $12,734.33, et ce sans augmenter les frais d'administration.

L'efficacité est bien démontrée par le fait que quand nous avons pu réduire matériellement la quantité des marchandises en magasin, l'augmentation de la production indique plus de travail, et une plus grande surveillance. Si l'augmentation de la production fût arrivée sous l'ancien régime, il y a tout lieu de croire qu'une plus grande quantité de marchandises eut été envoyée dans les différents magasins.

A la remise à locomotives de Moncton, nous épargnons de $8,000 à $10,000 par année en huiles et étoupe, et malgré que je n'aie pas les chiffres des magasins extérieurs pour les différents articles, je sais que les directeurs portent une attention spéciale à leurs marchandises, et que l'économie doit nécessairement en résulter.

Bien à vous,

W. F. TAYLOR,
Directeur général des entrepôts.

D

AGENT GENERAL DU COMBUSTIBLE.

Les détails au sujet des $50,000 sont les suivants:—

Epargne sur le prix d'achat:—		
Intercolonial, charbon bitumineux..	$34,070 73	
I.-P.-E., charbon bitumineux..	1,100 00	
T.-N., charbon bitumineux..	840 00	
		$36,010 73
Charbon anthracite..		141 22
Bois d'allumage..		739 68
Augmentation de profit sur charbon vendu à d'autres chemins de fer..		1,349 12
Epargne en employant le charbon de tout venant au lieu du charbon choisi..		8,500 00
Epargne dans le transport du charbon..		3,760 00
		$50,500 75

Organisation.—Le département du combustible a été organisé le 1er septembre 1913; avant ce temps, le combustible était contrôlé en partie par le surintendant de la force motrice, et en partie par le directeur général des entrepôts, l'achat et les contrats étant entre les mains de l'agent général des achats et du ministère des Chemins de fer et Canaux. La ligne a été divisée en deux districts, chacun sous la direction d'un inspecteur du combustible. Cela permet de faire une surveillance plus efficace et de porter plus d'attention aux détails de l'approvisionnement, de la qualité, des sorties et du transport. Les formules ont été revues, et sont arrangées de manière à contrôler de plus près les recettes, les dépenses et les sorties, et sont telles que les renseignements peuvent être obtenus plus rapidement.

Qualité.—On a pris plus de soin dans le choix du charbon requis pour les services divers, et on a ainsi épargné.

On achète maintenant tout le charbon au poids, tandis qu'autrefois on l'achetait en partie au poids et en partie à la mesure.

Distribution.—Le charbon pour la distribution est maintenant reçu à des endroits offrant plus d'avantage au chemin de fer qu'autrefois. On prend plus de soin pour l'expédition aux différentes stations d'approvisionnement, et le détournement des wagons est réduit de beaucoup. Cela épargne considérablement dans l'aiguillage, et réduit ainsi de beaucoup le travail des commis.

Coût.—Le charbon a été acheté à un prix quelque peu moins élevé par tonne, et à cause de cette réduction, de la distribution mieux faite, de la qualité de charbon employé, et du transport plus économique, le coût du charbon a été considérablement réduit, et on a fait une épargne de pas moins de $50,000 pour l'année.

E

ASSOCIATION DE SECOURS ET D'ASSURANCE DES EMPLOYES DES CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

VINGT-CINQUIÈME RAPPORT ANNUEL.

Aux membres de l'Association de Secours et d'Assurance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard.

MESSIEURS,—Les états vérifiés suivants, indiquant les opérations de l'Association, pour l'exercice terminé le 30 juin 1914, sont ici soumis à l'approbation des membres, tel que requis par la section 119 de la constitution.

Ces états sont:—

1. Etat indiquant les recettes et les dépenses.
2. Etat indiquant l'actif et le passif.
3. Etat indiquant les réclamations payées dans le cas d'incapacité totale.
4. Etat indiquant le nombre de décès, la cause de chaque décès, le montant d'assurance dans chaque cas et à qui il a été payé.
5. Etat indiquant le montant payé pour indemnité dans les cas de maladie ou d'accidents, pour honoraires de chirurgien ou de médecin, dans chaque district séparément, et le coût par membre pour l'année.
6. Etat détaillé des dépenses de l'administration.

Les recettes totales pour l'année ont été de..	$ 94,779 23
Ajouter la solde au crédit le 30 juin 1913..	39,714 58
	$134,493 81
Les dépenses totales ont été de..	87,025 46
Laissant au crédit une solde de..	$ 47,468 35
Moins le montant brut des obligations non payées..	6,500 00
Surplus net le 30 juin 1914..	$ 40,968 35

FONDS DE MALADIE ET D'ACCIDENT.

Les dépenses pour ce fonds pendant l'année dernière ont été de $35,314.18, et cette année elles sont de $36,754.69, l'augmentation étant de $1,440.51. Ce fonds porte à son crédit une solde de $19,426.90.

FONDS D'ACCIDENT DES EMPLOYÉS TEMPORAIRES.

Ce fonds porte un surplus de $20,672.

FONDS DE DÉCÈS ET D'INCAPACITÉ TOTALE.

Cet état indique que quatre-vingt-trois réclamations de décès et d'incapacité totale ont été inscrites et payées durant l'année:—

Soixante-seize réclamations de décès provenant de causes naturelles, faisant un total de..	$28,250 00
Sept réclamations de décès provenant de blessures accidentelles, faisant un total de..	2,500 00
	$30,750 00
Six réclamations d'incapacité totale, faisant un total de..	3,000 00
	$33,750 00
Le montant payé l'an dernier sur ce fonds a été de..	40,000 00

L'attention des membres est attirée sur l'article de la constitution concernant l'élection, par chaque district, de son secrétaire, de son comité exécutif, et de ses délégués à l'assemblée annuelle le dernier mercredi de septembre, et à l'assemblée annuelle à Moncton le second mercredi d'octobre.

F. P. GUTELIUS,
Président.

MONCTON, N.-B., le 25 août 1914.

RAPPORT DU VÉRIFICATEUR DES COMPTES.

Je déclare que j'ai vérifié complètement les comptes de l'Association de Secours et d'Assurance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour l'année terminée le 30 juin 1914, et je dois dire qu'ils ont été tenus avec soin et correctement. Les états du revenu et des dépenses, publiés dans ce vingt-cinquième rapport annuel, indiquent exactement les opérations de l'année, et la solde indiquée à la banque a été comparée avec le livre de banque et vérifiée.

W. F. SEARS,
Vérificateur.

MONCTON, N.-B., le 25 août 1914.

Etat indiquant le montant placé au crédit de l'Association de Secours et d'Assurance des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard, par les chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard, pendant l'année terminée le 30 juin 1914:—

Montant des primes perçues des listes de paye des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard..	$77,288 96
Primes perçues des états des chemins de fer et du Fonds de prévoyance..	670 05
Contribution annuelle des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard..	10,000 00
Amendes des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard..	392 95
Primes en espèces du chemin de fer Intercolonial..	42 53
	$88,394 49

S. L. SHANNON,
Contrôleur et trésorier des chemins de fer du gouvernement canadien.

Etat indiquant le montant des dépôts, et le montant des retraits à la banque de Montréal, pour l'année terminée le 30 juin 1914:—

DT.

30 juin 1913, solde en banque..	$ 42,910 02
30 juin 1914, dépôts et intérêts de l'année..	95,471 22
	$138,381 24

AV.

30 juin 1914, chèques payés pendant l'année..	$ 87,347 31

NOTES—Montant des dépôts indiqués plus haut..	$95,471 22
Moins ce montant perçu en 1912-13, mais non déposé avant 1913-14..	7,986 28
	$87,484 94
Ajouter ce montant perçu en 1913-14, mais non déposé avant 1914-15..	7,294 29
Recettes totales, 1913-14..	$94,779 23

Certifié.

W. F. SEARS, *Vérificateur.*

W. C. PAVER, *Secrétaire.*

N° 1.—ETAT DES RECETTES ET DES DÉPENSES.

RECETTES.

30 juin 1913.	Solde..			$39,714 58		
30 juin 1914.	Primes des listes de paye des chemins de fer..	$77,288 96				
	Primes des états de chemins de fer..	670 05				
	Espèces, vérificateur des déboursés..	42 53	$78,001 54			
	Espèces des membres non au service..		172 81			
	Contribution des chemins de fer.		10,000 00			
	Amendes des chemins de fer.. ..		392 95			
	Primes des états de M. et A., remboursements, etc..		681 85			
	Impôts sur décès de membres en retraite..		3,688 19			
	Honoraires annuels de membres en retraite..		672 50			
	Honoraires d'examens..		14 00			
	Intérêts sur soldes mensuelles ..		1,155 39	94,779 23	$134,493 81	

DÉPENSES.

30 juin 1914.	Indemnité en maladie et accident	20,369 75	
	Honoraires de chirurgien et de médecin..	16,384 94	
	Réclamations de décès et d'incapacité totale..	33,750 00	
	Honoraires d'examens..	6 00	
	Fonds d'accident des employés temporaires..	9,213 34	
	Frais d'administration..	7,301 43	87,025 46
			$47,468 35

Certifié.

W. F. SEARS,
Vérificateur.

W. C. PAVER,
Secrétaire.

Détails.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Fonds de maladie et d'accident.					
Recettes.					
Solde au crédit de l'an dernier		17,517 61			
Primes des listes de paye et des états et espèces des membres non au service, etc.	31,744 57				
Proportion de la contribution des chemins de fer	5,371 07				
Amendes des chemins de fer	392 95				
Intérêt sur les soldes mensuelles	1,155 39	38,663 98	56,181 59		
Dépenses.					
Indemnités en maladie et accident		20,369 75			
Honoraires de chirurgien et de médecin		16,384 94	36,754 69	19,426 90	
Fonds d'accident des employés temporaires.					
Recettes.					
Solde au crédit de l'an dernier		18,467 49			
Primes des listes de paye et des états		13,417 85	31,885 34		
Dépenses.					
Indemnités en accident		4,228 00			
Honoraires de chirurgien		2,735 34			
Indemnités en décès—					
Robert Bartlett	250 00				
Oscar Hingley	250 00				
I. W. Banks	250 00				
W. R. Cray	250 00				
Ralph Noyes	250 00				
Laurent Tanguay	250 00				
Charles Hughes	250 00				
Irvine McManus	250 00				
F. L. Jacobs	250 00	2,250 00			
Montant porté pour frais d'administration		2,000 00	11,213 34		
				20,672 00	
Fonds de décès et d'incapacité totale.					
Recettes.					
Solde au crédit de l'an dernier		3,729 48			
Primes des listes de paye et des membres en retraite	37,381 97				
Honoraires d'examens	14 00	37,395 97	41,125 45		
Dépenses.					
Réclamations de décès		30,750 00			
Réclamations d'incapacité totale		3,000 00			
Honoraires d'examens		6 00	33,756 00		
				7,369 45	
Administration.					
Recettes.					
Proportion de la contribution des chemins de fer		4,628 93			
Honoraires annuels de membres en retraite		672 50	5,301 43		
Dépenses.					
Frais d'administration		7,301 43			
Moins le montant porté au Fonds d'Accident des employés temporaires aux frais d'administration, etc., pour l'année terminée le 30 juin 1914		2,000 00	5,301 43		
Surplus				47,468 35	

Certifié,

W. F. SEARS, *vérificateur*.

W. C. PAVER, *Secrétaire*.

No 2.—ETAT DE L'ACTIF ET DU PASSIF.

Actif—			
Surplus suivant l'état n° 1			$47,468 35
Passif non acquitté (estimé)—			
Fonds de maladie et d'accident—			
Indemnité en maladie et accident	$ 500 00		
Honoraires de chirurgien et de médecin, etc	3,000 00		
Salaires des médecins de district (deux mois)	2,000 00		
		$5,500 00	
Fonds d'accident des employés temporaires—			
Indemnité en accident	$ 500 00		
Honoraires de chirurgien, etc	500 00	1,000 00	6,500 00
			$40,968 35

Certifié,

W. F. SEARS,
Vérificateur.

W. C. PAVER,
Secrétaire.

FONDS DE PREVOYANCE DES EMPLOYES DE CHEMINS DE FER INTERCOLONIAL ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

HUITIÈME RAPPORT ANNUEL.

MONCTON, N.-B., 31 mai 1915.

A tous les fonctionnaires et employés qui ont contribué à ce fonds:

MESSIEURS,—D'après les instructions du Conseil du fonds de prévoyance, nous avons l'honneur de soumettre à votre considération le rapport qui suit des opérations de la caisse de prévoyance pour l'exercice clos le 31 mars 1915.

Le personnel du Conseil de la caisse de prévoyance pour cet exercice a été comme suit: F. P. Gutelius, administrateur général des chemins de fer du gouvernement canadien, président, Moncton, N.-B.; S. L. Shannon, contrôleur et trésorier des chemins de fer du gouvernement canadien, Moncton, N.-B.; H. H. Melanson, agent général des voyageurs et de billets de chemins de fer du gouvernement canadien, Moncton, N.-B., nommés par le ministre; Willard P. Hutchinson, chef du mouvement, chemin de fer Intercolonial, Moncton, N.-B.; Bliss A. Bourgeois, principal commis, chemin de fer Intercolonial, Moncton, N.-B., élus par les employés.

Quatre réunions régulières du conseil, ainsi que requis par les règlements, ont eu lieu durant l'année.

Suit un relevé des recettes et dépenses durant l'exercice clos le 31 mars 1915:—

Balance au crédit de la caisse, 31 mars 1914		$389,221 76
Les contributions par les employés au cours de l'année, étant de un et demi pour cent de leurs salaires et gages mensuels, ont été de	$105,631 91	
Les contributions par les chemins de fer, ont été de	100,000 00	
		205,631 91
Montant reçu pour remboursements, etc		184 91
Intérêt accumulé (à trois pour cent)		10,515 85
		$605,554 43

Le montant contribué par les employés dépasse de $5,631.91 la somme souscrite par les chemins de fer. En se reportant à l'article 4 de la loi du fonds de prévoyance, on verra que la somme maximum que les chemins de fer ont l'autorisation de souscrire en une année, ne doit pas dépasser $100,000.

Les dépenses ont été:

Pour allocation de retraite..	$214,976 28	
Pour contributions remboursées au cas d'employés décédés..	2,911 35	
Pour contributions remboursées qui avaient été déduites par erreur..	678 87	
Pour contributions remboursées aux employés renvoyés..	1,194 03	
Examens médicaux pour les stagiaires qui entrent dans le service..	2,026 00	
Examens médicaux pour les employés qui se retirent du service..	180 50	
Pour les frais d'élection..	451 21	
Pour appointements et frais de voyage, bureau du secrétaire..	5,211 09	
Pour les membres qui font partie du conseil—Temps perdu et frais de voyage..	31 14	
Pour papeterie, impressions, frais de port, etc., etc..	1,067 67	$228,728 14
Balance au crédit de la caisse le 31 mars 1915..		$376,826 14

Le relevé qui suit indique la somme pour laquelle les chemins de fer ont contribué, et la somme pour laquelle ont contribué les employés de la caisse de prévoyance, au cours de chaque exercice depuis que la caisse est en opération. Il indique aussi le nombre des employés qui se sont retirés, le nombre des décès survenus parmi eux, et la somme versée chaque année pour les allocations de retraite. La somme moyenne des allocations de retraite versée au mois de mars de chaque année est aussi indiquée.

Exercices.	Somme versée par les chemins de fer.	Somme versée par les employés.	Nombre des employés inscrits dans la caisse.	Nombre des employés retirés qui sont morts.	Somme versée pour allocations de retraite.	Moyenne de l'allocation mensuelle payée en mars.	Balance au crédit du fonds.
1907- 8.............	$82,707 74	$82,707 74	142	11	$23,913 04	$25 49	$139,249 21
1908- 9.............	75,306 41	75,306 41	88	17	64,067 63	25 63	225,898 31
1909-10.............	69,949 70	69,949 70	168	17	103,628 20	26 30	255,585 08
1910-11.............	71,296 42	71,296 42	51	23	121,014 34	26 56	273,480 01
1911-12	81,119 81	81,119 81	29	23	125,131 32	26 04	309,234 71
1912-13.............	85,365 23	85,365 23	63	36	133,539 69	26 78	346,028 57
1913-14.............	99,805 03	99,805 03	108	37	152,674 81	27 37	389,221 76
1914-15.............	100,000 00	105,631 91	185	42	214,976 28	28 99	376,826 29

On remarquera par le relevé ci-dessus des recettes et des dépenses que la somme des contributions reçues des chemins de fer et des employés durant l'année a été de.. .. .. $199,610 06

Et que la dépense a été de.. .. .. 152,674 81

Excédent des dépenses sur les contributions.. .. .. $ 46,935 25

L'excédent brut, y compris les intérêts, au crédit de la caisse le 31 mars 1916 était de.. .. .. $389,221 76

La loi prévoit que deux membres du Conseil de la caisse de prévoyance seront élus chaque année, et il a en conséquence fallu, en janvier 1915, se préparer pour l'élection de ces deux membres devant servir durant l'exercice qui sera clos le 31 mars 1916.

Des avis demandant la mise en nomination des candidats ont en conséquence été affichés ainsi que le requiert le règlement, et l'élection a eu lieu en février 1915.

Les deux membres élus ont été:—Willard P. Hutchinson, chef du mouvement du chemin de fer Intercolonial, Moncton, N.-B.; Bliss A. Bourgeois, principal commis de chemin de fer Intercolonial, Moncton, N.-B.

Le personnel du conseil ainsi que présentement constitué est le suivant:—F. P. Gutelius, administrateur général des chemins de fer du gouvernement canadien,

Moncton, N.-B.; S. L. Shannon, chef de la comptabilité et trésorier des chemins de fer du gouvernement canadien, Moncton, N.-B.; H. H. Melanson, agent général des voyageurs de chemins de fer du gouvernement canadien, Moncton, N.-B.; nommés par le ministre; Willard P. Hutchinson, chef du mouvement, chemin de fer Intercolonial, Moncton, N.-B.; Bliss A. Bourgeois, principal commis, chemin de fer Intercolonial, Moncton, N.-B. élus par les employés.

W. C. PAVER,
Secrétaire

F. P. GUTELIUS,
Président

RAPPORT ANNUEL DU DEPARTEMENT DE L'INGENIEUR EN CHEF DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL, pour 1914-15.

(NOTE.—Le nombre de milles indiqué est la longueur réelle de la voie.)

FONDATION ET VOIE.

Subdivision ou embranchement.	Tableaux des longueurs en milles.			
	Voie principale—milles.	2e voie principale—milles.	Voie de passage—milles.	Autres voies de passage de chargement—milles.
District n° 1—				
Mont-Joli	83·44	....	8·35	21·00
Rivière-du-Loup	118·13	....	22·21	18·80
Lévis	22·67	0·60	1·75	6·93
Chaudière	115·79	....	11·10	16·55
Nicolet	16·40	....	0·60	0·90
Quai de la Rivière-Ouelle	6·19	....	0·90	0·00
Quai de la Rivière-du-Loup	....	....	....	4·80
Rimouski	....	....	....	2·10
Jct. Ste-Rosalie à Montréal, (section commune)	37·63	....	....	....
Total	400·25	0·60	44·91	71·08
District n° 2—				
Moncton	185·57	....	17·89	48·37
Dalhousie	6·28	....	....	1·42
Campbellton	105·38	....	9·05	7·38
Fredericton	110·62	....	4·45	7·85
Loggieville	13·77	....	1·03	6·28
Total	421·62	....	32·42	71·30
District n° 3—				
Halifax	62·12	14·04	7·95	57·57
Truro	89·31	3·05	13·00	53·08
Saint-Jean	123·52	7·13	19·35	30·00
Dartmouth	14·94	....	0·25	1·60
Pointe-du-Chêne	11·98	....	1·00	3·50
Total	301·87	24·22	41·55	145·75
District n° 4—				
Sydney	101·92	....	4·5	34·53
Mulgrave	122·30	2·00	8·2	16·10
Stellarton	79·40	....	3·0	15·70
Trenton	8·24	....	0·3	4·70
Pugwash	4·54	....	....	2·00
Sunny-Brae	1·50	....	0·4	2·70
Pictou	12·48	....	0·2	0·69
Total	330·48	2·00	16·6	76·42

SOMMAIRE POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

District N°.	Voie principale—milles.	2e voie principale—milles.	Voies de passage—milles.	Autres voies de passage et de chargement—milles.
1	400·25	0·60	44·91	71·08
2	421·62	....	32·42	71·30
3	301·87	24·22	41·55	145·75
4	330·48	2·00	16·60	76·42
Total pour le chemin de fer Intercolonial	1,454·22	26·82	135·48	364·55

SOMMAIRE POUR LE CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Chemin de fer.	Voie principale—milles.	2e voie principale—milles.	Voies de passage—milles.	Autres voies de passage et de chargement—milles,
Intercolonial	1,454 22	26·82	135·48	364·55
Ile-du-Prince-Edouard	275·20	....	31·20	....
Transcontinental National	455·15	....	35·85	18·75
International	111·30	....	1·90	5·97
St-Jean et Québec	118·82	....	4·08	3·45
Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	35·79	....	0·93	3·56
Total	2,450·48	26·82	209·44	396·28

RAILS.

Dans les districts respectifs on a remplacé les rails de la voie principale par de nouveaux rails de 85 livres. Ces travaux se répartissent comme suit:—

District No	*Milles de voies.*
1	44·55
2	22·99
3	26·76
4	23·74
Nombre total de milles de voie renouvelée avec des rails de 85 livres	118·04

On s'est servi des bons rails enlevés lors de ces réfections pour le renouvellement de la ligne sur diverses longueurs et on a enlevé de la voie tous les rails creux, bossués à l'excès, ou défectueux de toute autre manière.

Le nombre de milles de voies principales sur lesquelles on a posé des rails de diverses pesanteurs, pour la ligne principale et les embranchements, sont comme suit:—

Poids des rails.	56-liv.	67-liv.	70-liv.	80-liv.	85-liv.
District n° 1—Milles	....	21·03	16·00	315·92	47·30
District n° 2—Milles	5·45	104·09	....	289·09	22·99
District n° 3—Milles	5·20	21·72	....	248·19	26·76
District n° 4—Milles	12·48	90·28	....	203·98	23·74
Totaux	23·13	237·12	16·00	1,057 18	120·79

Les nouveaux rails de 85 livres dont a fait l'acquisition et la répartition en 1914, ont été distribués comme suit:—

District No	*Milles de voie.*
1	23·79
2	26·00
3	10·00
4	11·00
Totaux	70·79

On commencera le posage de ces nouveaux rails dès que la saison sera suffisamment avancée.

On a remplacé 2,168 milles de rails usés de 67 livres et 20,155 milles de rails de 56 livres par des rails de voie d'embranchement de 80 livres.

RENOUVELLEMENTS DE TRAVERSES.

Pendant l'exercice on a renouvelé les traverses de la voie comme suit:—

——	Ligne principale.	Moyenne par mille.	Voies de passage et de chargement.	Moyenne par mille,
District n° 1	126,705	311	25,582	220
District n° 2	165,546	393	16,355	157
District n° 3	155,515	477	24,642	131
District n° 4	167,284	506	8,362	90
	615,050	415	74,941	150

Un total de 247 arrangements de traverses d'aiguillage ont été renouvelés durant l'année.

BALLASTAGE.

Le ballastage de la fondation de la voie a été terminé sur les distances suivantes:—

District n° 1	30·80 milles.
District n° 2	10·34 "
District n° 3	38·64 "
District n° 4	25·00 "
Total	104·78 milles.

FOSSÉS.

L'on a terminé 24.04 milles de fossés afin de mieux drainer la fondation de la voie.

SOUS-DOUBLIS DANS LES TRANCHÉES HUMIDES.

Subdivision de Fredericton, 1,577 pieds de sous-doublis; subdivision de Sydney, 1,000 pieds de sous-doublis de 8 pouces.

PROTECTION DU REMBLAI ET DES TRANCHÉES.

Au mille 83-4, subdivision de Mulgrave (octroi d'Holloway), le mur de coffrage a été renforcé d'une quantité considérable de grosse roche.

TRANCHÉES EN ROCHER.

A différents endroits de la ligne, les roches libres et dangereuses ont été enlevées des côtés et des pentes des tranchées.

NOUVELLES VOIES ET CHANGEMENTS SUR LA LIGNE PRINCIPALE.

Construction à double voie.

District n° 1—Subdivision de Lévis.—Entre Saint-Romuald et Chaudière, 0.60 mille des 3.75 milles de la seconde voie principale en construction, a été exploité. Les entrepreneurs ont terminé le nivelage du reste, et les équipes du chemin de fer sont à placer les rails. Les travaux seront complètement terminés cette année.

District n° 2—Subdivision de Loggieville.—Détournement de Nelson à la Jonction de Derby. Une nouvelle voie a été construite commençant à un point sur la ligne principale du chemin de fer Intercolonial un demi-mille à l'est de la jonction de Derby, se terminant à un endroit dans la subdivision de Loggieville à Nelson, sur une distance de 2.69 milles. Par la construction de détournement, l'ancienne voie de Nelson à la jonction de Chatham, une distance de 5.5 milles a été abandonnée, et la distance entre Chatham et la voie principale du chemin de fer Intercolonial se trouve réduite de 2.81 milles.

Le nivelage de cette voie a été complété sous contrat par K. A. Morrison. Le posage des rails et le ballastage ont été faits par les équipes du chemin de fer. La nouvelle voie a été ouverte au trafic le 10 janvier 1915. (Voir le diagramme.)

District n° 4—Subdivision de Sydney.—Détournement du creek Leitche.—Durant l'année, on a commencé la construction du détournement du creek Leitche, et cette voie a été exploitée le 10 janvier 1915. Le nivelage a été fait par la *Union Construction Company,* sous contrat, et le posage des rails et le ballastage ont été faits par les équipes du chemin de fer. Cette voie a une longueur de 4.26 milles, partant de North-Sydney au creek Leitche, et a été faite de rails de 80 livres.

Par la construction de ce détournement, une boucle s'est trouvée formée avec l'ancienne voie principale de la rivière Georges au creek Leitche. La nouvelle voie a été incorporée dans la ligne principale de la subdivision de Sydney, et l'ancienne ligne principale de la rivière Georges au creek Leitche, et l'embranchement de North-Sydney à la jonction de North-Sydney, ont été abandonnés. Avec cette ligne, une élévation de 1.2 entre la rivière Georges et le creek Leitche s'est trouvée éliminée, et les villes de Sydney Mines, North-Sydney, Florence et Little-Bras-d'Or se trouvent sur la ligne principale au lieu d'un embranchement. Ce changement augmente la distance de Point-Tupper à Sydney de 91.17 milles à 101.92 milles. Les rails n'ont pas encore été élevés au niveau définitif. (Voir le diagramme.)

VOIES DE RENCONTRE.

On a construit des voies de rencontre et des prolongements de voies de rencontre aux endroits suivants:—

District n° 1—		Pieds.
Trois-Pistoles	Prolongement	800
Saint-Alexandre	"	1,173
Montmagny	Nouvelle voie	1,590
Saint-Valier	Prolongement	640
Total		4,203

District n° 2—

Canaan	Prolongement	1,700
Harcourt	"	2,700
Lakeland	"	1,400
Beaver-Brook	"	1,960
Bartibogue	"	1,860
Rivière Jacquet	"	1,480
Moffatts	Nouvelle voie	2,000
Sayabec	"	359
Total		13,459

District n° 3—

Sackville	Prolongement	100

SOMMAIRE.

	Pieds.
District n° 1	4,203
" 2	13,459
" 3	100
" 4	Nil.
Total	17,762

LIGNES DE RACCORDEMENT PARTICULIÈRES, ETC.

On a construit comme suit des lignes de raccordement particulières, des voies de chargement, et on a fait à la voie divers changements:—

District n° 1—

		Pieds.
Trois-Pistoles	Prolongement	200
Montmagny	Traverse	175
Drummondville	Station à charbon	1,493
Total		1.868

District n° 2—

Berry's-Mills	Prolongement	1,220
Campbellton	Nouvelle voie	1,374
Total		2,594

District n° 3—

Voie de raccordement à la chambre de force, eau profonde	Nouvelle voie	300
Richmond, voie allant à la table tournante		475
Richmond, trois voies, quai n° 7		1,550
Truro, voie de chargement	Nouvelle voie	600
Thomson, voie de chargement	Prolongement	200
Jonction Buctouche	Nouvelle voie	370
Sussex, tronçon militaire	Prolongement	600
Apohaqui, tronçon militaire	"	120
Saint-Jean, tronçon militaire	Nouvelle voie	921
Dartmouth, tronçon militaire	Prolongement	350
Total		5,486

District n° 4—

Orangedale	Prolongement	400
Creek Leitche	"	620
Mille 100·84	"	300
Riversdale	"	300
Jonction Ferrona	"	200
	"	613
Total		
Tatamagouche		2,433

SOMMAIRE DES VOIES DE GARAGE CONSTRUITES.

	Pieds.
District n° 1	1,868
n° 2	2,594
" n° 3	5,486
" n° 4	2,433
Total	12,381

EMBRANCHEMENT DE PUGWASH.

On a terminé suffisamment un embranchement de 8,050 de longueur traversant le port de Pugwash et conduisant aux usines de la compagnie *Nova-Scotia Clay Works* pour permettre la circulation jusqu'à la station 5216, et la construction du reste de la voie (834 pieds) est suspendue attendant l'exécution du contrat de la *Nova Scotia Clay Works Company* touchant la voie de garage réglementaire. On a terminé la construction d'un pont sur pilotis de 392 pieds, à l'exception d'une travée tournante de 85 pieds et 6 pouces, à double voie, jusqu'au pilier en béton; cet espace a été temporairement rempli par un pilotis. On a régalé la voie sur une longueur de 5,216 pieds.

VOIES DE GARAGE PARTICULIÈRES.

Endroit.	Nom de la personne ou de la compagnie.	Pieds.
District n° 1—		
Mont-Joli	Can. Gulf Terminal Ry	423
Saint-Romuald	H. Atkinson	1,800
	Total	2,223
District n° 2—		
Bathurst	Bathurst Lumber Co. Ltd	383
Subd. de Frédéricton, mille 4·71	Renous Lumber Co	350
" " 48·16	Willard Wilson	272
" " 87·50	A. W. Fraser	300
" "	R. T. Baird	350
	Total	1,655
District n° 3—		
Subd. d'Halifax, mille 16·48	Stephen Bros	277
Lantz	Nova Scotia Clay Works	247
Shubenacadie	McDougall Bros	350
Amherst	Can. Car & Foundry Co	175
Amherst	Malleable Iron Works	523
Amherst	Nova Scotia Carriage & Motor Co	713
Moncton	Acadie Sugar Refinery Co	160
Saint-Jean	Association d'exposition	310
Saint-Jean	St. John Iron Works	505
Dartmouth	Dartmouth Coal Supply Co	208
Woodside	Acadie Sugar Refinery Co	2,250
	Total	5,718
District n° 4—		
Subd. de Sydney, mille ·68	A. H. McSween	250
" " " 84·06	Sydney Mines Grocery Co	328
New-Glasgow	Gammon & Wier	202
Subd. de Mulgrave, mille 10·50	N.S. Coal, Iron & Rly Co	180
" " "	Colonial Lumber Co	200
Pugwash	Imperial Oil Company	230
Wallace	P. Lyall & Son	1,000
Sunny Brae	J. S. & P. A. McGregor	489
	Total	2,879

SOMMAIRE DES VOIES DE GARAGES PARTICULIÈRES CONSTRUITES.

	Pieds.
District n° 1	2,223
District n° 2	1,655
District n° 3	5,718
District n° 4	2,879
Total	12,475

APPROVISIONNEMENT D'EAU.

District n° 1.—Le réservoir de la jonction Chaudière a été détruit par le feu le 26 novembre 1914. On est à construire un nouveau réservoir n° 1, d'une capacité de 40,000 gallons pour remplacer celui qui a été détruit.

Saint-André: approvisionnement d'eau à la gare.

District n° 2.—Matapédia: On a installé un nouveau système d'approvisionnement d'eau à gravitation, consistant en un tuyau de fonte de 8 pouces, d'une longueur de 5,273 pieds, et d'un barrage en béton de 150 pieds de longueur, et d'une borne de remplissage, type de 10 pouces; on a aussi placé près de la gare et du hangar à marchandises une pompe foulante munie des boyaux nécessaires en cas d'incendie.

Routhierville (Assametquaghan): On a installé un nouveau système d'approvisionnement d'eau à gravitation, consistant en un tuyau en fonte de 10 pouces, d'une longueur de 770 pieds, d'un barrage en béton, et d'une borne de remplissage, type de 10 pouces.

Campbellton: On a posé un tuyau en fonte de 8 pouces, d'une longueur de 6,000 pieds, pour remplacer un tuyau de 6 pouces qui ne fournissait pas une quantité suffisante pour répondre aux besoins d'une tête de ligne.

Harcourt: On a transporté la borne de remplissage à l'espace réglementaire de 18 pieds.

Val-Brillant: On a placé un réservoir temporaire d'une capacité de 15,000 gallons à la place de l'ancien réservoir détruit par le feu.

Amqui: On a prolongé de 35 pieds le tuyau d'égout de 6 pouces.

Tous les dégorgeoirs de réservoirs qui n'atteignaient pas la hauteur réglementaire ont été élevés à cette dernière.

District n° 3.—Halifax: On a installé un système d'approvisionnement d'eau sur le nouveau pilier n° 2.

Installation de tuyaux à eau et à vapeur d'une longueur de 1,200 pieds dans la cour pour le nettoyage des wagons.

On a transporté les bornes de remplissage à l'espace libre réglementaire aux endroits suivants: au parc Willow et à la jonction de Windsor, à Truro, à la jonction de Springhill, à Amherst, à Sackville, Moncton, Sussex et Saint-Jean.

Sussex: Réservoir transporté et nouvelle borne de remplissage installée.

Saint-Jean: Réparation des conduites d'eau sur la ruelle Gilbert.

District n° 4.—Mulgrave: On a installé un système complet de protection contre l'incendie pour la gare, le hangar à marchandises, les messageries et la glacière, consistant en une pompe à haute pression installée à la station de pompes et communiquant avec la mer, et en une série de tuyaux de 6 pouces et de 4 pouces en fonte conduisant à 4 bornes-fontaines. Ces dernières sont recouvertes de petites constructions et sont munies d'un boyau à incendie de 2 pouces et demi, d'une longueur de 900 pieds, et des bouches et des clefs nécessaires.

Sydney-nord: On a posé des conduites allant aux parcs à bestiaux.

Rivière-James: Posage de tuyau allant à la station et installation d'une pompe.

En plus on a fait des réparations aux réservoirs et au service d'eau des chemins de fer.

BÂTIMENTS.

Pendant l'année on a construit de nouveaux bâtiments, des quais, etc., où il a été fait des changements et des agrandissements aux édifices en existence. Ces travaux sont comme suit:—

District n° 1.—Subdivision de Mont-Joli.—Trois gares ont été peinturées des couleurs règlementaires.

Trois-Pistoles: On a construit un nouveau toit concave. On a renouvelé un quai suivant les règlements.

Subdivision de la Rivière-du-Loup.—On a changé et réparé sept parcs à bestiaux. On a reconstruit un quai suivant les règlements.

Subdivision de Lévis.—Hadlow: Nouveau quai de déchargement pour les voies de garage de quarantaine. Deux quais réparés.

Lévis: Gare temporaire (en bois) 40 pieds sur 60. Usine à gaz (fer gaufré) 15 pieds sur 35. Chambre des chaudières, 30 pieds sur 35 (fer gaufré).

Subdivision de Chaudière.—Sainte-Perpétue: Construction d'une gare du nouveau type n° 5 combinée pour voyageurs, 66 pieds sur 21 pieds et 6 pouces.

Jonction de Saint-Léonard: Remise à outils du type réglementaire.

Subdivision de Nicolet.—Nicolet: Remise à outils du type réglementaire.

District n° 2.—Subdivision de Moncton.—Canaan: Remise à outils du nouveau type réglementaire.

Rogersville: Remise à outils du nouveau type réglementaire.

Collets: Abri, 10 pieds sur 16, transporté de la voie abandonnée de la jonction de Chatham à Blackville.

Elm-Tree: Abri, 16 pieds sur 20.

Campbellton: Nouvelle véranda à la maison de repos.

Bathurst: Allonge de 60 pieds au hangar à marchandises.

Richards: Abri, 10 pieds sur 16, transporté de la voie abandonnée entre la jonction de Chatham et Blackville.

Birch-Ridge: Nouveau quai en mâchefer.

Subdivision de Campbellton.—Matapédia: Quai de la gare allongé de 50 pieds. Allonge de 40 pieds au hangar à marchandises.

Dawsons: Quai du type réglementaire, longueur, 30 pieds.

Subdivision de Fredericton.—Millerton: Allonge de 40 pieds au hangar ffl marchandises du type réglementaire, 14 pieds sur 20.

St-Moïse: Hangar à charbon du type réglementaire, 16 pieds sur 20.

Val-Brillant: Quai en mâchefer du type réglementaire.

Podouc: Quai de chargement, 55 pieds de longueur, avec rampe de 55 pieds de longueur à chaque extrémité. Parcs à bestiaux, type réglementaire pour deux wagons.

Princeville: Abri transporté de la voie abandonnée, jonction de Chatham à Blackville.

Subdivision de Fredericton. — Millerton: Allonge de 40 pieds au hangar à marchandises.

Upper-Blackville: Remise à outils prise de la voie abandonnée, jonction de Chatham à Blackville.

Boiestown: Remise à outils prise de la voie abandonnée, jonction de Chatham à Blackville.

District n° 3.—Subdivision d'Halifax.—Halifax: Usine d'énergie provisoire, nouveau pilier n° 2.

On a exhaussé de 20 pieds les chariots de l'élévateur à grain, portant par là sa capacité de livraison de 3,000 à 15,000 boisseaux par heure. Installation d'un nouveau moteur. Construction d'un nouveau coffre à anthracite.

Richmond: On a remplacé l'atelier de réparation des wagons par une construction de seconde main.

Bich-Cove: Abri du nouveau type réglementaire n° 2.

Kings: Abri du nouveau type réglementaire n° 2.

Elmsdale: Nouvelle remise à outils.

Alton: Nouvelle remise à outils.

Subdivision de Truro.—Truro: Nouvelle remise à outils; nouveau coffre à anthracite; treize chapeaux de cheminées du type réglementaire placés sur la remise à locomotives; coffre à charbon. Abri pour les employés du cendrier.

Londonderry: Installation de cabinets de toilette et d'aisance à la gare.

Amherst: Remise à locomotives, et allonge au hangar pour un wagon de charbon.

Sackville: La plate-forme de la gare a été allongée de 150 pieds.

College-Bridge: L'ancienne gare transportée à 100 pieds plus au nord et changée en habitation. Construction d'un quai en béton.

Subdivision de Saint-Jean.—Moncton: Construction de deux échelles de sauvetage aux édifices généraux. On a construit un nouveau quai pour messagerie d'une longueur de 370 pieds sur 12, près du hangar à marchandises, lequel se trouvait placé dans l'Y et que l'on a démoli. La situation du hangar à marchandises nécessitait un garage considérable et un personnel additionnel que le nouvel emplacement a permis de réduire.

Sussex: Déplacement du hangar à marchandises. Déplacement de trois constructions appartenant à S. H. White et compagnie. Construction d'un nouveau quai en béton à la gare, 10 pieds sur 600 pieds, et d'un quai d'entrevoie en bois, 10 pieds sur 600 pieds. Nouveau parc à bestiaux.

Kinghurst: Nouvel abri.

Saint-Jean: Nouveau système de chauffage dans le bureau de cour d'entrevoie.

Divers—District n° 3.—Déplacement de 11 parcs à bestiaux de la voie principale à des endroits convenables le long des voies de garage.

District n° 4.—Subdivision de Sydney.—Pointe-Tupper: Deux abris de bornes de 4 pieds et 6 pouces sur 4 pieds et 6 pouces.

Cleveland: La station d'abri transportée au mille 10.3 et le nom changé en celui de "Morrissons".

Mille 22.5: Nouveau quai de chargement, 150 pieds de longueur.

Orangedale: Nouveau quai de chargement, 120 pieds de longueur.

Iona: Nouveau parc à bestiaux, 20 pieds sur 20.

Ile Christmas: Allonge de 50 pieds au quai que l'on a placé à sa hauteur réglementaire.

Boisdale: Quai de la gare, 267 pieds de longueur placé à la hauteur réglementaire.

Sydney-nord: Allonge de 50 pieds au quai.

Sydney: Nouveau parc à bestiaux, 45 pieds sur 48. On a remplacé six chapeaux de cheminée par six cheminées en amiante du type réglementaire.

On a changé cinq parcs à bestiaux de place dans cette subdivision.

Subdivision de Mulgrave.—Valley: Remise à outils du nouveau type réglementaire

Rivière-ouest: Bassin collecteur au réservoir.

Glengarry: Remise à outils du nouveau type réglementaire.

Lorne: Nouveau quai de chargement, 80 pieds de longueur.

Stellarton: Six tuyaux de cheminée sur la remise à locomotive ont été remplacés par des tuyaux en amiante du type réglementaire.

Merigomish-ouest: Remise à outils du nouveau type réglementaire.

Piedmont: Nouveau bassin collecteur au réservoir.

Avondale: Remise à outils du nouveau type réglementaire.

Antigonish: Remise à outils du nouveau type réglementaire.

Tracadie: Quai de gare, 260 pieds de longueur, baissé au niveau réglementaire.

Mulgrave: Quatre nouveaux abris de bornes, 4 pieds et 6 pouces sur 4 pieds et 6 pouces.

Huit parcs à bestiaux ont été changés de place dans cette subdivision.

Subdivision de Stellarton.—Jonction d'Oxford: Nouveau bassin collecteur au réservoir.

Jonction de Pugwash: Remise à outils du nouveau type réglementaire.

Mille 39.72: Nouveau quai en mâchefer, 50 pieds de longueur.

Scotsburn: Quai baissé à la hauteur réglementaire.

Sylvester: Remise à outils du nouveau type réglementaire.

Sept parcs à bestiaux ont été changés de place dans cette subdivision.

(En outre, on a fait les réparations nécessaires aux édifices et aux quais, et on a peinturé 20 édifices.)

CLÔTURES (NOUVELLES ET RÉPARÉES).

Il a été construit 12·16 milles de clôture en tissu métallique, et 400 perches de clôture paraneige du type réglementaire, comme suit:—

District n° 1—

Rivière-du-Loup, nouvelle clôture métallique..	2 63
Lévis, " "	0 12
Chaudière, " "	0 50
Total..	3·25

District n° 2—

Loggieville, nouvelle clôture métallique..	0·11

District n° 3.—Construction de 400 perches de clôture paraneige du type réglementaire autour des nouveau ateliers à Moncton.

District n° 4.—

Subdivision de Sydney..	8·8

POTEAUX-MALLE.

On a installé un poteau-malle à Chenard, dans la subdivision de la Rivière-du-Loup.

AMÉLIORATIONS AUX TÊTES DE LIGNE.

District n° 1.—Mont-Joli: Les terrains de la gare ont été embellis au moyen de deux plates-bandes et d'une nouvelle clôture. On a installé une chaudière tubulaire à retour de 6 pieds sur 16 et une pompe d'alimentation à l'usine génératrice. On a construit dix parcs à bestiaux couverts de 40 pieds sur 60, et 20 parcs à chevaux de 20 pieds sur 50. On a peinturé la structure en acier de la remise à locomotives.

Rivière-du-Loup: On a remplacé sept chapeaux de cheminées de la remise à

locomotives par des tuyaux en amiante du type réglementaire. On a peint la structure en acier de la remise à locomotives et de l'atelier des machines. On a installé une pompe d'alimentation à l'usine génératrice et réparé le cendrier.

Jonction de Chaudière: On a changé l'ancienne forge de place et on en a fait des magasins; on a aussi réparé les vieux magasins.

Lévis: On a installé quatre nouveaux gazomètres Pintsch.

District n° 3.—Halifax: Nouveau béton n° 2, 792 pieds de longueur, avec hangar en béton à deux étages, complétés par contrat.

Têtes de ligne océaniques d'Halifax: Voir rapport supplémentaire.

Richmond: On a terminé la nouvelle disposition de la cour.

Truro: On a pavé l'esplanade et construit 190 verges carrées de trottoir en béton en arrière de la gare. Nous avons posé du gazon sur l'esplanade, 310 pieds sur 65. On a installé un générateur électrique de Saint-Jean.

Moncton: On a réparé la remise à locomotives et allongé six compartiments pour les grosses locomotives du Pacifique. On a remplacé les poteaux électriques dans la cour. On a remplacé trois régulateurs automatiques dans la cour par des régulateurs à recouvrement.

Saint-Jean: On a pavé la rue Mill au moyen de blocs de granit, 642 verges carrées.

District n° 4.—Pointe-Tupper: On a installé un système de protection contre les incendies, comprenant deux bornes, une pompe foulante, une pompe à haute pression, deux abris de bornes et 800 pieds de boyau à incendie; on a posé 1,000 pieds de tuile dans la cour; on a construit 1,000 pieds de clôture en tissu métallique du type réglementaire.

Sydney: Nouveau parc à bestiaux, 45 pieds sur 48; six tuyaux en amiante du type réglementaire sur la remise à locomotives.

Mulgrave: Système de protection contre l'incendie, comprenant quatre bornes, une pompe à haute pression, quatre abris de bornes et 900 pieds de boyau à incendie.

Port-Pirate: On a enlevé 1,200 pieds de tuyau de 1¼ pouce du système de chauffage.

Stellarton: Six tuyaux en amiante du type réglementaire sur la remise à locomotives, 3,500 pieds de tuyau de 1¼ pouce enlevé du système de chauffage.

Pictou: Le coffre à charbon réduit aux dimensions de 20 pieds sur 50; voies placées à 13 pieds de distance d'axe à axe; 2,500 pieds de tuyau de 1¼ pouce enlevé du système de chauffage.

DOMMAGES CAUSÉS PAR LES INONDATIONS.

De violents brisants et de hautes marées ont causé de légers dommages au remblai au mille 24·2, subdivision de Mont-Joli.

Le 21 octobre 1914, à 1 mille à l'ouest de Sackville, subdivision de Truro, la digue ayant cédé, la voie a été minée par l'eau sur une longueur de 200 pieds.

A Saint-Jean, le revêtement du quai à l'éboulement Kennedy a été endommagé par un orage.

Dans la subdivision de Fredericton, le 28 janvier 1915, une grande quantité de glaces descendit le creek La-Croix, le creek La-Croix (en haut) et la rivière Nashwaak, recouvrant la voie au sémaphore de l'est, sur le creek La-Croix; 4 ou 5 pieds de glaces s'amoncelèrent sur une distance d'environ ¼ de mille. Au creek La-Croix (en haut), les glaces s'amoncelèrent en aval du pont du chemin de fer et refoulèrent l'eau au-dessus de la voie sur une distance de 800 pieds environ. Au pont couvert les eaux ont emporté deux pièces de bois supportant le pont de grillage en bois sur le creek de McKenzie. Depuis on a remplacé le pont par une travée à tablier de longerons en tôles. A Nash-

waak les poutres provisoires de la travée est ont été emportées. Ce pont a depuis été remplacé par un pont en acier.

DOMMAGES CAUSÉS PAR LE FEU.

Endroit.	Date.	Dommage.
District n° 1—		
Subdivision de Mont-Joli—		
Ile-Verte	5 août	100 poteaux et 400 madriers.
Bic	7 "	30 poteaux en cèdre.
Mille 30·35	1 "	30 perches de clôture.
" 31·25	9 "	30 " "
Saint-Simon	6 "	200 pieds de clôture paraneige et 25 perches de clôture en lattes.
Mille 61·5	5 "	180 pieds de clôture paraneige.
" 74	6 "	35 poteaux en cèdre et 100 madriers.
Subdivision de la Rivière-du-Loup—		
Mille 10	5 août	720 pieds de clôture métallique.
" 10·5	5 "	50 perches de clôture métallique.
" 11·0	9 "	540 pieds de clôture métallique.
" 11·0	29 "	5 poteaux et une barrière.
" 30	1 "	30 perches de clôture métallique.

Lévis: Le 24 novembre, à 11.30 heures de l'avant-midi, le feu, qui a éclaté dans la chambre des chaudières, a détruit complètement le gare de Lévis, les chambres des bagages et des messageries, le gazomètre Pintsch, une partie du toit concave et a causé de légers dommages à l'ancienne gare.

On a construit immédiatement une gare temporaire et les bureaux ont été transportés dans l'ancienne gare, après que cette dernière fut réparée. La plus grande partie des dossiers et des meubles du bureau furent détruits, ainsi qu'une grande quantité de plans et de régistres dans le bureau de l'ingénieur des travaux.

Subdivision de la Rivière-du-Loup.—Jonction de la rivière Ouelle: Un compartiment de la remise à locomotives a été détruit le 9 avril.

Jonction de Chaudière: Abri des aiguilleurs détruit le 19 juin. Réservoir élevé, capacité 50,000 gallons, détruit le 26 novembre.

Subdivision de Chaudière.—Saint-Apollinaire: Hangar à marchandises et partie du quai détruits le 27 décembre.

District n° 2.—Val-Brillant: L'habitation de l'agent, le réservoir, le coffre à charbon et une partie du quai ont été détruits le 17 juillet 1914.

Jonction Derby: La gare, le hangar à marchandises, le coffre à charbon, et le quai ont été détruits le 10 mars 1915.

Moncton: Des boîtes à rebus ont été en partie détruites dans la cour de la gare, ainsi qu'une quantité de bois que l'on devait employer pour terminer ces boîtes, en août 1914.

District n° 3.—Halifax: Bureau maritime et hangar à marchandises endommagés le 26 septembre 1914.

Jonction Oxford: Hangar à marchandises incendié le 30 mai 1914.

Moncton: Hangar à marchandises et bureau endommagés le 1er octobre 1914.

Saint-Jean: L'élévateur à grain et une partie du hangar à marchandises brûlés et remise des convois endommagée.

ARPENTAGES.

On a terminé les réarpentages pour les plans réglementaires des voies ferrées comme suit:—

District n° 1.—Toutes les subdivisions de ce district ont été terminées. Total, 362·62 milles. Tous les originaux des plans et la plus grande partie des notes de campagnes ont été détruits dans l'incendie de la gare de Lévis.

District n° 2.—Les subdivisions de Moncton et de Campbellton ont été terminées. On a fait des arpentages pour les subdivisions de Fredericton, de Loggieville et de Dalhousie.

District n° 3.—Subdivision de Truro, arpentage terminé du mille 46.42 au mille 123 77.

District n° 4.

Mulgrave	Mille	42	au mille	121·3	= 79·3	milles.
Trenton	"	0	"	8·24	= 8·24	"
Sunnybrae	"	0	"	12·48	= 12·48	"
Stellarton	"	0	"	79·48	= 79·48	"
Pugwash	"	0	"	4·54	= 4·54	"
Pictou	"	0	"	1·60	= 1·60	"
Total					185·56	"

On a terminé les plans suivants de parcs de gare du type réglementaire :—

	Plans.
Subdivision de Mont-Joli	4
" de Rivière-du-Loup	9
" de Lévis	2
" de Chaudière	5
" de Moncton	10
" de Campbellton	9
" d'Halifax	13
" de Truro	4
" de Saint-Jean	3
" de Sydney	6
" de Mulgrave	4
" de Stellarton	2
Total	71

On a terminé et publié cinquante-quatre plans d'édifices et de constructions diverses.

On a terminé et publié vingt-neuf plans de ponts et ponceaux du type réglementaire.

ARPENTAGES DE CONSTRUCTIONS.

Jonction de Painsec à la jonction d'Oxford.—Les arpentages, commencés en octobre 1913, dans le but d'obtenir un tracé complet de l'emplacement de la voie et les renseignements préliminaires pour s'assurer du coût d'une voie double et de la réduction des pentes à 0.6 pour 100 dans les deux directions, entre les points susmentionnés, ont été terminés en mai 1914.

Jonction de Painsec au cap Tourmentine.—On a commencé une reconnaissance pour la voie à 0.6 pour 100 de pente entre la jonction de Painsec et le cap Tourmentine le 17 mars 1914; elle a été terminée le 4 avril 1914.

Jonction de Painsec à Sackville.—Reconnaissance pour voie à pente faible, complétée sur une longueur de 28 milles.

On a terminé l'arpentage préliminaire et le tracé projeté, sur une longueur de 29 milles, avec pente de 0.5 pour 100; cela comprend le relevé de la voie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard sur une longueur de 4·5 milles.

De Saint-Pierre à Sydney.—On a fait une reconnaissance pour une voie à 60 pour 100 de pente. La route Loch Lomond, rivière au Saumon, (intérieure), 57 milles, est terminée. La route au lac Bras-d'Or, 54 milles, est terminée. Sur la route lac Bras-d'Or et Baie-est, le tracé préliminaire et projeté de la voie est terminé; longueur, 54 milles.

De New-Glasgow à Mulgrave.—Réarpentage de la voie terminé; longueur, 80 milles.

De New-Glasgow à Mulgrave en suivant la route actuelle. Reconnaissance pour pente de 0.60 pour 100 terminée; 81 milles.

De New-Glasgow à Mulgrave par voie de Sunnybrae et de Guysborough. Reconnaissance pour pente de 0.6 pour 100 terminée; 101 milles.

Tracé préliminaire de la voie projetée de Ferrona à Mulgrave pour pente de 0.6 pour 100, longueur 106.8 milles, 95 pour 100 terminé.

De New-Glasgow à Ferrona, renseignements préliminaires complets obtenus sur une longueur de 6 milles, mais les plans ne sont pas faits.

De New-Glasgow à Mulgrave par voie de Sunnybrae et de Guysborough, embranchement de Country-Harbour, vérification et nouveau tracé de l'ancienne voie sur une longueur de 7 milles.

De New-Glasgow à Mulgrave par voie de Sunnybrae et de Guysborough, route alternative, tracé préliminaire et projeté de la voie. 24 milles, 95 pour 100 terminé.

De New-Glasgow à la jonction Ferrona.—Réarpentage de la voie, 6 milles, terminé.

De la jonction Ferrona à Sunnybrae.—Réarpentage de la voie, 12.5 milles, terminé.

De New-Glasgow à Pictou-Landing.—Réarpentage de la voie, 8.5 milles, terminé.

De Truro à New-Glasgow.—Réarpentage de la voie, 43 milles, chaînage seulement complété.

D'Halifax à Truro.—Tracé pour pente de 0.6 pour 100 sur la colline de Truro, 2·2 milles, complété.

On a terminé un tracé préliminaire de la voie projetée sur une distance de 9.8 milles pour d'autres révisions de pente.

De la jonction de Windsor à Truro.—Renseignements pour voie double recueillis; longueur, 48 milles.

De la jonction d'Oxford à Stellarton, y compris les subdivisions de Pictou et Pugwash.—Réarpentage de la voie, 86 milles, plans de terrains de gares terminés; plan général, 50 pour 100 terminé.

Embranchement Bathurst.—Tracé de la voie conduisant aux scieries de la *Bathurst Lumber Company;* 2 milles de voie principale, 2 milles de voies latérales.

D'Orangedale à Chéticamp.—Reconnaissance complétée, 60 milles.

Chemin de fer du Cap-Breton.—Inspection terminée, 31 milles.

Reconnaissance pour réduire la pente à 0·6 pour 100, 18 milles, complétée.

Chemin de fer Canada and Gulf Terminal.—Inspection complétée, 36 milles.

De la Pointe-Tupper à Sydney.—Tracé projeté, revision de la pente à 0·6 pour 100, travail de bureau terminé.

De Truro à la baie Verte et à Cookville par voie de Union, d'Earltown et de Pugwash.—Reconnaissance, 109 milles, 85 pour 100 terminée.

De Kemptown à Sunnybrae par voie de Gordon-Summit et de Glengarry.—Reconnaissance, 35 milles, terminée.

De Scotsburn à New-Glasgow.—Reconnaissance, 17 milles, terminée.

PONTS ET PONCEAUX.

On a réparé et remplacé des ponts et des ponceaux comme suit:—

District n° 1.—Subdivision de Mont-Joli.—On a prolongé deux ponceaux au moyen d'une conduite en béton. On a remplacé un ponceau à ciel ouvert par une conduite en béton.

Mille 14·1: On a remplacé une travée de 28 pieds et 6 pouces en forme d'I, de 26 pouces, et renouvelé les assises en béton du pont et les murs en ballast.

Mille 18·9, Rimouski: On a renouvelé quatre travées à tablier de longerons en tôle, d'une longueur de 84 pieds et 6 pouces.

Mille 56·9: On a remplacé une travée à tablier de longerons en tôle et construit une nouvelle assise de pont en béton sur la culée ouest, et changé la maçonnerie de la culée est.

Mille 59·3: On a renouvelé deux travées à tablier de longerons de tôle de 104 pieds et 6 pouces. On a changé la maçonnerie des culées.

Mille 83·3: Nouvelle superstructure en acier pour pont à voie double à la Rivière-du-Loup. Travées à tablier, poutres en tôle, une de 85 pieds ,quatre de 107 pieds et 10 pouces, une de 98 pieds, et deux de 44 pieds et 9 pouces. On a prolongé en béton deux vieux piliers en maçonnerie et la culée est. A l'extrémité ouest, on a construit une nouvelle culée et un pilier en béton.

Subdivision de la Rivière-du-Loup.—Mille 3·9: Une travée à tablier de longerons, en tôle, 44 pieds de longeuur, de nouvelles assises de pont en béton et des murs de ballast.

Mille 21·7: Une travée à tablier de longerons en tôle, 44 pieds, renouvelée; aussises du pont et murs de ballast renouvelés.

Mille 24·3: Travée à tablier de longerons en tôle, 44 pieds ,renouvelée.

Mille 26·6, rivière Kamouraska: Pont à deux travées remplacé par un pont à une seule travée de poutres à âme pleine, longueur 60 pieds; on a construit deux nouvelles culées en béton.

Mille 28·3: Une travée à tablier de longerons en tôle, longueur, 44 pieds, a été renouvelée; on a construit de nouvelles assises de pont en béton et des murs de ballast.

Mille 35·6, Rivière-Ouelle: deux travées à tablier de longerons en tôle, 43 pieds et 6 pouces, six travées à tabliers de longerons en tôle, 42 pieds, renouvelées. Nouvelles assises de pont en béton et murs de ballast.

Mille 39·5, creek Mill: Une travée de poutres en forme d'I de 26 pouces, longueur, 26 pieds. Nouvelles assises de pont en béton et murs de ballast.

Mille 41·3, rivière Sainte-Anne: Travées à tablier de longerons en tôle, une de 42 pieds et 6 pouces et une de 42 pieds, renouvelées. Nouvelles assises de pont en béton et murs de ballast.

Mille 47·3, rivière Le-Bras: Une travée de poutres en forme d'I de 26 pouces, longueur, 26 pieds, renouvelée.

Mille 49·8, rivière Ferrée: Deux travées à tablier de longerons et tôle, longueur, 42 pieds et 6 pouces, renouvelées.

Mille 57·7, Saint-Jean-Port-Joli: Une travée à tablier de longerons en tôle, 40 pieds, renouvelée. Nouvelles culées en béton.

Mille 59·5: Deux travées à tablier de longerons en tôle, une de 43 pieds et 6 pouces et une de 42 pieds et 6 pouces, renouvelées. Nouvelles assises de pont en béton et murs de ballast.

Mille 63·1, rivière La-Torture-est: Une travée à tablier de longerons en tôle, longueur 49 pieds, renouvelée. Nouvelles assises de pont en béton et murs de ballast.

Mille 63·6, rivière La-Tortue-ouest: Une travée à tablier de longerons en tôle, 42 pieds et 6 pouces de longueur, renouvelée. Nouvelles assises de pont en béton et murs de ballast.

Mille 77·5, Bras Saint-Nicolas, Montmagny: L'ancien pont à 6 travées remplacé par cinq travées de poutres à âme pleine, longueur, 77 pieds. Quatre piles en béton et les culées ouest construites par les entrepreneurs R. S. et J. H. Henderson. La culée est n'est pas terminée. Nouvelle superstructure en acier.

Mille 77·8, rivière du Sud, Montmagny: Toute la substructure en béton a été refaite, consistant en huit piles et en deux culées. Entrepreneurs, R. S. et J. H. Henderson. On a aussi remplacé deux travées de la superstructure en acier. Deux travées à tablier de poutres à âme pleine, longueur 63 pieds.

Mille 78·4: Ponceau, surface en rails, 4 pieds sur 5, prolongé de 4 pieds sur 4, surface en rails.

Mille 97·6, rivière Boyer: Une travée à tablier de longerons en tôle, 52 pieds et 6 pouces, renouvelée; nouvelles culées assises en béton.

Subdivision de Lévis.—Mille 17·96: Les culées ont été élargies en béton afin de poser une voie double. On est à construire deux travées de 13 pieds et ½ et deux autres de 13 pieds et ⅝ de poutres de 15 pouces en forme d'I.

Mille 18·15, chemin de l'Eglise: On est à construire une travée de poutres en tôle à âme pleine, longueur, 25 pieds.

Mille 19·5: On a élargi les culées en béton pour voie double; on a placé deux travées de poutres de 20 pouces en forme d'I, l'une de 16 pieds 3 pouces, l'autre de 15 pieds 6 pouces.

Mille 19·7: On a élargi en béton la culée est pour voie double et la culée ouest a été renouvelée en béton par un entrepreneur. Nouvelle superstructure en acier. Une travée de poutre en forme d'I de 30 pouces, longueur, 32 pieds et 8 pouces.

Mille 20·07: On a élargi les culées en béton pour voie double. Nouvelle superstructure en acier. Une travée de poutres de 24 pouces en forme d'I, 16 pieds et 1 pouce.

Mille 20·2: Les culées ont été élargies pour voie double. Nouvelle superstructure en acier. Une travée à tablier de longerons en tôle, 17 pieds et 5 pouces.

Mille 20·31: Les culées ont été élargies pour voie double. Nouvelle superstructure en acier. Deux travées de poutres de 24 pouces en forme d'I, 20 pieds.

Mille 20.8: Le chemin de fer Transcontinental National a remplacé le vieux pont à une seule travée par un pont à trois travées pour voie double. On a construit deux nouvelles piles centrales et les culées en béton. On est à construire une nouvelle superstructure en acier. Quatre travées à tablier de longerons en tôle, 44 pieds et 5 pouces; deux travées à tablier de longerons en tôle, 54 pieds. On a élargi huit ponceaux en béton pour voie double.

Subdivision de Chaudière.—Mille 2.2: On a renouvelé une travée de poutres en forme d'I de 30 pouces, 19 pieds, et changé la maçonnerie.

Mille 12.9: On a renouvelé une travée de poutres en forme d'I de 30 pouces, 19 pieds et changé la maçonnerie.

Mille 12.9: On a renouvelé une travée de poutres de 30 pouces et changé la maçonnerie.

Mille 13·2: On a renouvelé une travée de poutres de 30 pouces, 19 pieds et changé la maçonnerie.

Mille 23.6: On a renouvelé une travée de poutres de 30 pouces en forme d'I, 18 pieds et 6 pouces, et changé la maçonnerie.

Mille 24.5 On a renouvelé une travée de poutres de 30 pouces en forme d'I, 19 pieds, et changé la maçonnerie.

Mille 30.7: On a renouvelé une travée à tablier de longerons en tôle, 73 pieds, et changé la maçonnerie.

Mille 31·8: On a renouvelé une travée à tablier de longerons en tôle, 32 pieds, et changé la maçonnerie.

Mille 43.1: On a renouvelé une travée à tablier de longerons en tôle, 48 pieds et 6 pouces, et changé la maçonnerie.

Mille 57.4: On a renouvelé une travée à tablier de longerons en tôle, 101 pieds et 4 pouces, et changé la maçonnerie, aussi une de 103 pieds 1½ pouce et changé la maçonnerie; on a aussi renouvelé une travée à tablier de longerons en tôle 99 pieds et 1 pouce et changé la maçonnerie. Aussi une travée à tablier de longerons en tôle, 106 pieds et 8 pouces, et changé la maçonnerie.

Mille 82.4: On a renouvelé une travée à tablier de longerons en tôle, 60 pieds, et changé la maçonnerie.

Mille 26.7, rivière Henry: On a remplacé l'ancien pont de grillage en bois par un nouveau pont de poutres en tôle à âme pleine, 102 pieds et 8 pouces.

Mille 92.3, rivière Noire: On a remplacé une travée de poutres en tôle à âme pleine, 60 pieds. Nouvelles culées en béton.

Mille 112.8, rivière Shibouette: On a renouvelé une travée à tablier de longerons en tôle, 27 pieds et 6 pouces. Nouvelles assises et culées en béton.

Cinq ponceaux ouverts ont été fermés et on a posé des tuyaux en béton.

District n° 2.—Subdivision de Moncton.—On a remplacé vingt ponceaux à surface de vieilles poutres par des longerons de bois plus forts.

On a fermé deux ponceaux ouverts et posé des conduites en béton.

Mille 13.2, Cocagne-sud: On a construit une travée de poutres de 20 pouces en forme d'I, 26 pieds et 8 pouces et changé la maçonnerie.

Mille 29.7, embranchement North-Coal: On a construit trois travées à tablier de longerons en tôle, 42 pieds et 6 pouces et changé la maçonnerie.

Mille 38.5, rivière Richibucto: On a construit trois travées à tablier de longerons en tôle, 53 pieds, et changé la maçonnerie.

Mille 46.8, rivière Kouchibouguacis. Une travée à tablier de longerons en tôle de 85 pieds. Nouvelles culées en béton.

Mille 61.2, rivière Barnaby, troisième traverse: Une travée à tablier de longerons en tôle, 85 pieds, et une nouvelle culée en béton.

Mille 65.1, rivière Barnaby, deuxième passage: Une travée à tablier de longerons en tôle, 85 pieds, une nouvelle culée en béton.

Mille 94.8, pont Bartibog: Une nouvelle travée à tablier de longerons en tôle, 84 pieds et 6 pouces, maçonnerie changée.

Mille 114.0, rivière du Pin-Rouge: Trois travées renouvelées, 42 pieds et 6 pouces. Maçonnerie changée.

Mille 118.1, rivière Nepisiguit: Six travées, deux à tablier de longerons en tôle, 105 pieds; quatre à tablier de longerons en tôle, 104 pieds et 6 pouces, renouvelées. Maçonnerie changée.

Mille 125·5, Tête-à-gauche: Cinq travées renouvelées, deux à tablier de longerons en tôle, 105 pieds; trois à tablier de longerons en tôle, 104 pieds et 6 pouces. Maçonnerie changée.

Mille 129, Beresford: Une travée à tablier de longerons en tôle, 85 pieds, renouvelée. Maçonnerie changée.

Mille 136, Elm-Tree: Une travée à tablier de longerons en tôle, 85 pieds, renouvelée. Maçonnerie changée.

Mille 146·3, Pont Belledune: Deux travées à tablier de longerons en tôle, 65 pieds, renouvelées. Maçonnerie changée.

Mille 157·9, Dickies: Une travée à tablier de longerons en tôle, 43 pieds et 6 pouces, renouvelée. Maçonnerie changée.

Mille 159, rivière Benjamin: Une travée à tablier de longerons en tôle, 54 pieds et 6 pouces, et deux travées à tablier de longerons en tôle, 53 pieds et 6 pouces, renouvelées. Maçonnerie changée.

Subdivision de Campbellton.—On a renforcé huit ponceaux au moyen de longerons de bois. On a fermé neuf ponceaux ouverts et placé des conduits en béton.

Mille 5·2, Pont de Moffat: On a rempli cinq travées et reconstruit trois travées à tablier de longerons en tôle, 64 pieds. On a changé la maçonnerie.

Mille 43·4, ruisseau de la Loutre: On a renouvelé une travée de poutres de 26 pouces en forme d'I, 26 pieds et 8 pouces, et changé la maçonnerie.

Mille 58·5, Ruisseau du Sauvage: On a renouvelé une travée à tablier de longerons en tôle, 42 pieds et 3 pouces, une travée à tablier de longerons en tôle, 43 pieds, et une travée à tablier de longerons en tôle de 43 pieds et 6 pouces, et changé la maçonnerie.

Mille 76·4, Sayabec: Une travée de poutres en forme d'I de 30 pouces, 32 pieds et 8 pouces; nouvelle culée en béton.

Mille 78·5, rivière Noire: Une travée de poutres de 26 pouces, en forme d'I, 26 pieds; nouvelles culées en béton.

Mille 102·2, rivière Métis: Deux travées à tablier de longerons en tôle, 105 pieds, et deux travées à tablier de longerons en tôle, 104 pieds et 6 pouces; maçonnerie changée.

Subdivision de Fredericton.—Mille 49·2, Ravin Nelson: Nouvelle superstructure en acier, pont à tablier, une seule travée de longerons en tôle, 52 pieds et 3 pouces. Deux nouvelles culées en béton et un court détournement de la voie.

Mille 86·9, pont couvert: Nouvelle superstructure en acier, détournement de la voie. Une travée de poutres à âme pleine, 62 pieds.

Mille 105·3, pont Nashwaak: Culée ouest, une pile et détournement de la voie terminés; nouvelle superstructure en acier. Une travée à tablier de longerons en tôle, 68 pieds; une travée à tablier de longerons en tôle (pont biais), 82 pieds et 4 pouces; deux travées à tablier, grillage en bois, pont biais, 105 pieds et 2 pouces et demi; une travée à tablier, grillage en bbis, pont biais, 100 pieds et 3 pouces.

Subdivision de Loggieville.—Mille 1·5, chemin Ivory: Pont en acier au-dessus du grand chemin, 72 pieds.

District n° 3.—Subdivision d'Halifax.—Mille 0, cour Richmond: Pont de piétons, canalisation aérienne, 234 pieds, sur substructure en béton.

Mille 9·1, chemin Dartmouth: Deux poutres de 26 pouces en forme d'I, longueur 18 pieds. Maçonnerie changée.

Mille 18·2, rivière Castor: Deux poutres de 24 pouces en forme d'I, longueur 21 21 pieds et 4 pouces. Maçonnerie changée.

Mille 19·6, rivière Rowden: Trois travées à tablier de longerons en tôle, 28 pieds. Maçonnerie changée.

Mille 20·5, canal Wellington: Une travée à tablier de longerons en tôle, 34 pieds et 6 pouces, et une travée à tablier de longerons en tôle, 54 pieds. Maçonnerie changée.

Mille 29·4, Carsons: Une travée de poutres de 26 pouces en forme d'I, longueur, 17 pieds et 6 pouces. Maçonnerie changée.

Mille 38·2, McDiarmids: Une travée de poutres de 26 pouces en forme d'I, longueur, 17 pieds. Maçonnerie changée.

Mille 57·9, ruisseau Lydia, n° 6: Une travée de poutres de 26 pouces, en forme d'I, longueur, 18 pieds. Maçonnerie changée.

Mille 58·4, ruisseau Lydia, n° 4: Une travée de poutres de 26 pouces en forme d'I; longueur, 18 pieds. Maçonnerie changée.

Subdivision de Truro.—Mille 8·2, Stewarts: Une travée à tablier de longerons en tôle, 43 pieds.

Mille 14·5, viaduc Folleigh: Deux travées à tablier de longerons en tôle, 53 pieds et 7 pouces; cinq travées à tablier de longerons en tôle, 60 pieds; six travées à tablier de longerons en tôle, 40 pieds; et vingt-quatre nouveaux piliers en béton.

Mille 23.2, Bennets: Deux poutres de 20 pouces en forme d'I, 18 pieds et 6 pouces. Maçonnerie changée.

Mille 47·1, rivière Philippe: Trois travées à tablier de longerons en tôle, 105 pieds de longueur. Maçonnerie changée.

Mille 62·9, Little-Forks: Une travée à tablier de longerons en tôle, 104 pieds et 6 pouces de longueur. Maçonnerie changée.

Mille 64.69: Nouveau ponceau à conduit en fonte de 18 pouces.

Mille 80.1, Missiquash: Une travée de poutres à âme pleine, 105 pieds de longueur; maçonnerie changée.

Mille 96.3, Etang de Pulmer: Une travée à tablier à longerons en tôle, 82 pieds. Maçonnerie changée.

Mille 97.0, passage inférieur de Dorchester: Une poutre de 24 pouces en forme d'I, 22 pieds et 6 pouces. Maçonnerie changée.

Mille 111.2, Calhouns: Une travée à tablier de longerons en tôle, 63 pieds. Maçonnerie changée.

Huit ponceaux ont été remplacés par des conduites en béton.

Neuf ponceaux ont été renouvelés au moyen de conduites en fonte.

Subdivision de Saint-Jean.—Mille 23.9, ruisseau Holmes: Une poutre de 20 pouces en forme d'I, 18 pieds de longueur. Maçonnerie changée.

Mille 51.28, ruisseau Sprouls: Une travée de poutres de 30 pouces en forme d'I, 32 pieds de longueur. Maçonnerie changée.

Mille 68.95, Matheson's-Cove: Une travée de poutres de 26 pouces en forme d'I, 27 pieds de longueur. Maçonnerie changée.

Cour de Moncton: Nouveau ponceau double de 6 pieds sur 6 pouces en béton recouvert de vieux rails pour remplacer le ponceau en bois.

Mille 28.41, ruisseau de Doody: Nouveau ponceau de 10 pieds recouvert de vieux rails pour remplacer les anciennes poutres en acier.

Sept ponceaux ont été remplacés par des conduites en fonte.

Moncton: On a accordé le contrat pour la construction d'un passage inférieur sur la rue Main. Les travaux furent commencés en décembre 1914, et environ 10 pour 100 sont terminés; ils seront complétés au cours de l'été.

District n° 4. Subdivision de Sydney. Mille 87·38: Travée à tablier de poutres à âme pleine; longueur, 47 pieds et 6¼ pouces, sur des culées en béton au-dessus de la rue Regent, Sydney-nord.

Mille 87.92: Pont supérieur au-dessus du grand chemin sur des poutres courbées en acier. Deux poutres de 10 pouces en forme d'I, 21 pieds et 8 pouces; une poutre de 10 pouces en forme d'I, longueur, 23 pieds. Piliers et culées en béton, avenue Fairmount, Sydney-nord.

Mille 90.93: Traverse supérieure de forme, en bois, sur des poutres courbées également en bois.

Sydney-nord: Pont de chevalets créosotés, longueur, 425 pieds, placé sur le côté sud du hangar à marchandises du quai pour supporter la voie. Nouveau pont sur le quai.

Subdivision de Mulgrave.—Mille 56.1, rivière Française: Travée remplacée par des poutres à âme, pleine longueur, 87 pieds. Maçonnerie remplacée par du béton.

Mille 65·9, rivière Barney-ouest: Travées en acier remplacées par deux travées à tablier de longerons en tôle, longueur, 65 pieds, et par trois travées à tablier de longerons en tôle, longueur, 35 pieds. Maçonnerie remplacée par du béton.

Mille 66.1, rivière de Barney-est: Pont à demi-tablier de longerons en tôle rem-des poutres à âme pleine, longueur, 87 pieds. Maçonnerie remplacée par du béton.

Mille 81. Yankee Grant: Pont biaisé de poutres à âme pleine remplacé par un pont de poutres à âme pleine, longueur, 74 pieds.

Mille 82·19, Murphy's: travée à tablier en longerons en tôle a remplacé la travée en poutres à âme pleine, d'une longueur de 64 pieds.

Mille 84.4, rivière Ouest: Tréteau en bois a été remplacé par des culées et des piles en béton, ainsi que par vingt-neuf travées en poutres en I de 30 pouces, d'une longueur de 20 pieds 4 pouces, et par une travée en poutres pleines en tôle, 88 pieds.

Mille 120·3: Chemin Mulgrave; travée à tablier en longerons en tôle a été remplacée par une travée de poutres en I de 30 pouces, 20 pieds 6 pouces.

Subdivision de Stellarton.—Mille 63.85: M.W.S.S. remplacée par de solides longerons en bois.

Mille 66.9, ruisseau Haliburton: Trois cents pieds de tréteaux en pilotis remplis et enlèvement du vieux tablier.

Mille 67.7, Pictou-Harbour: Vingt nouvelles piles, 62 longerons, 50 capsules et 62 traverses ont été renouvelés sur ce pont.

Mille 3.0, tunnel souterrain d'Oxford: Passage à niveau remplacé par un tunnel souterrain. Culées en béton avec portée en plaques de bétons armé, 20 pieds d'ouverture libre. Ligne principale élevée à 4 pieds.

Au cours de l'exercice, on a fait une inspection générale de tous les ponts, ainsi que toutes les réparations et tout le peinturage nécessaires.

BALANCES.

Québec.—On a construit trois nouvelles balances dans le hangar à marchandises.
Lévis.—On a construit une nouvelle balance dans la salle des bagages temporaire.

SEMELLES DE RAILS.

On a posé des semelles de rails d'épaulement uniforme réparties comme suit:—

District N° 1	20,000
" " 2	55,000
" " 3	25,000
" " 4	50,545
Total	150,545

SIGNAUX.

On a adjugé à la *Union Switch and Signal Company* une entreprise en vue de l'installation de signaux à bloc automatiques, comme suit:—

Halifax à l'embranchement de Windsor	14	milles de voie double.
Embranchement de Painsec à Moncton	7	" " "
Hampton à Saint-Jean	22	" 3 milles de voie double.
Total	43	"

Les opérations ont été commencées le 15 avril 1914 et terminées le 31 août 1914.

SYSTÈME DU BÂTON.

On a établi le système du bâton suivant:—

Gibson à Fredericton . . . . 1 mille de voie.
Embranchement de Horlaka à Lévis . . . . 4.6 milles de voie.

EXPÉDITION TÉLÉPHONIQUE.

On a adjugé les entreprises suivantes en vue de l'installation du système d'expédition téléphonique:—

Halifax à Moncton, 186 milles, à la *Northern Electric Company, Limited.* Les opérations ont été commencées le 1er avril 1914 et terminées le 7 mai 1914.

Moncton à Saint-Jean, 89 milles, à la *Hall Switch and Signal Company.* Les opérations ont été commencées le 8 janvier 1914 et terminées le 20 février 1914.

SONNERIES ÉLECTRIQUES D'APPROCHE.

On a installé des sonneries électriques d'approche aux endroits suivants; voie latérale de Duclous, Chatham et passage de Bennett.

LIGNE TÉLÉGRAPHIQUE.

On a achevé avec les instruments nécessaires la ligne télégraphique qui relie l'embranchement de Sainte-Rosalie à Moncton, sur les poteaux de la compagnie Great North Western.

ÉCLAIRAGE ÉLECTRIQUE.

Halifax.—On a achevé l'installation des moteurs générateurs, du tableau de distribution, la pose des fils, etc., pour charger les accumulateurs d'éclairage des wagons.

Installation d'un moteur pour faire fonctionner l'élévateur à grain.

Etablissement d'une ligne mère pour alimenter la nouvelle pile n° 2, transformateurs, tableaux de distribution, compteurs.

Installation d'un système téléphonique dans l'élévateur et la chaîne à godets à grain.

Installation d'un compteur Watthour dans le tableau de distribution à la nouvelle pile n° 2 pour enregistrer le courant en vue de l'éclairage du département de l'Immigration.

Installation d'un moteur pour scie circulaire dans l'atelier des charpentiers.

Truro. — Installation d'un générateur et d'une machine dans la station génératrice en vue de l'éclairage de l'édifice du chemin de fer.

Sussex.— Installation de poteaux d'éclairage en fonte et d'électroliers aux fins d'éclairage de la plate-forme de la gare.

Moncton. — Pose de fils dans les voûtes dans le sous-sol des bureaux généraux, et installation des lumières électriques nécessaires.

Bathurst.—Changé les fils d'éclairage électrique des transformateurs à la gare et au hangar à marchandises, et placé dans des conduites souterraines.

Campbellton. — Nouvelle pose de fils d'éclairage dans le dépôt et dans l'édifice des bureaux, fils placés dans un conduit.

Moncton. — Installation et mise en service le 15 janvier 1915, d'un réseau d'échange téléphonique, ligne privée.

Le tableau de distribution, le tableau de force motrice, le moteur générateur et les accumulateurs sont situés dans l'édifice des bureaux généraux. Ce réseau comprend 108 téléphones, et ces derniers desservent les différents bureaux de l'édifice des bureaux généraux, la gare, les bureaux technique, le hangar à marchandises, les ateliers, la remise aux locomotives, etc. On a établi des lignes mères entre l'échange

du chemin de fer et l'échange de la *New Brunswick Telephone Company,* ce qui permet d'opérer les raccordements pour le service de longue distance.

Saint-Jean. — On a établi un réseau d'échange téléphonique, ligne privée. On a mis ce réseau en service le 1er décembre 1914.

Le tableau de distribution est placé dans la gare du chemin de fer. Ce réseau comprend vingt-cinq téléphones, lesquels desservent les bureaux des marchandises et des voyageurs, le hangar à marchandises, les bureaux de la gare, la rotonde à locomotives, etc. On a établi des lignes mères entre l'échange du chemin de fer et l'échange de la *New Brunswick Telephone Company,* permettant des raccordements en vue du service de longue distance.

En général.—On a inspecté la canalisation électrique dans les édifices du chemin de fer et effectué toutes les réparations et tous les changements nécessaires.

C. B. BROWN,
Ingénieur en chef.

MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COUCHE DE BALLAST ET VOIE.

Subdivision et embranchement.	Table de parcours.	
	Ligne principale.	Voies lat. de passage, autres voies lat. et de serv.
	Milles.	Milles.
Charlottetown	116·1	16·0
Souris	54·7	4·8
Georgetown	24·4	2·9
Cap-Traverse	11·8	1·0
Murray-Harbour	47·8	4·8
Elmira	9·9	0·9
Montague	6·2	0·4
Vernon	4·3	0·4
Total, chemin de fer de l'Ile du-Prince-Edouard	275·2	31·2

RAILS.

On n'a pas renouvelé de rails au cours de l'année. Ci-suit le nombre de milles et les différents poids des rails dans la ligne principale:

	Milles.
Milles de voie de rails de 50 livres	3·6
" " 52 "	94·1
" " 56 "	41·7
" " 58 "	134·2
" " 67 "	1·6

RÉFECTION DES TRAVERSES.

Pendant l'année, on a renouvelé les traverses suivantes:—

Subdivision.	Ligne principale.	Moyenne par mille.	Voies latérales.	Moyenne par mille.
Charlottetown	28,918	249	900	56
Souris	9,698	177	273	56
Georgetown	4,768	195	200	69
Cap-Traverse	900	76	100	100
Murray-Harbour	6,272	131	100	21
Elmira	36	4	....	
Montague	981	158	....	
Vernon	1,220	284	....	
Total	52,793	191	1,573	52

Réfection de 15 traverses d'aiguille.

BALLASTAGE.

On a ballasté 8 milles de voie avec du sable.
On a ballasté 2.4 milles de voie avec de la cendre.

FOSSÉS.

On a creusé un total de 1·7 mille de fossés.

VOIE LATÉRALE PRIVÉE.

On a établi à Summerside une voie latérale privée d'une longueur de 560 pieds pour le compte de la *Joseph Read & Company.*

BÂTIMENTS.

Au cour de l'année, on a construit de nouveaux bâtiments, plates-formes, etc., remanié ou agrandi les édifices actuels, comme suit:—

Subdivision de Charlottetown.—Mille 91.5; type n° 1, abri.

Mille 88.3, O'Leary's: nouvelle cuisine, habitation de l'agent, 15 pieds sur 20.

Mille 56.9, St-Nicolas: nouveau quai de gare.

Mille 48.2, Summerside: Agrandissement du bureau des marchandises, de 12 pieds sur 20, et installation de six doubles fenêtres, et importantes réparations à la gare, à l'intérieur et à l'extérieur.

Mille 34.4, Freetown: Elévation de la gare et pose de nouvelles assises en pierre, construction d'un nouveau tuyau de chaleur et pose de deux nouvelles fenêtres et portes.

Milles 31, Emerald: Gare élevée de 16 pouces, et pose d'une nouvelle assise en pierre. Nouveaux seuils et nouvelles solives placés dans les endroits nécessaires. Pose de nouveaux planchers dans la salle d'attente, dans le bureau et dans le hangar à marchandises. Salle d'attente et bureau recouverts et peinturés. Installation d'un nouvelle table télégraphique. Pose de deux nouvelles portes et fenêtres dans l'habitation de l'agent. Construction de deux nouveaux tuyaux de chaleur. Construction d'un nouveau trottoir devant le hangar à marchandises.

Mille 13.4, Colville: Construction d'un nouveau quai de gare.

Mille 9.9, Milton: Construction d'un nouveau tuyau de chaleur dans la gare.

Chalottetown: Maison des échelles de la voie déplacée loin de la voie. Elévation et réparation du hangar à marchandises sur le quai.

Subdivision de Souris.—Souris: Construction d'une cloison dons la salle d'attente générale afin de procurer une salle d'attente pour les femmes. Construction d'un nouveau quai de gare. Pose de nouveaux planchers en bois franc dans la salle d'attente, dans le bureau et dans la cuisine de l'agent.

Mille 52.4, Nouvelle-Zélande: Abri, type n° 1.

Mille 50·4, Rivière-du-Castor: Construction d'un nouveau comptoir dans le bureau, et pose d'un nouveau plancher en bois franc. Revêtement et peinturage de la salle d'attente et du bureau.

Mille 40.6, Five-Houses: Abri, type n° 1.

Mille 29.9, lot 40: Construction d'un nouveau quai de gare.

Mille 23.7, St-Andrews: Abi, type n° 1.

Montague: Construction d'un nouveau quai de gare.

Subdivision de Murray-Harbour.—Mont-Herbert: Construction d'un nouveau quai de gare.

Iris: Construction d'un nouveau quai de gare.

En général.—On a affectué toutes les réparations et tout le peinturage nécessaires au bon entretien des bâtiments.

CLÔTURAGE.

Construction de nouvelles clôtures en fil de fer et de nouveaux paraneiges, comme suit:—

Subdivision.	Fil de fer en tissu.	Pareneige.	Nouvelles barrières.
	Milles.	Milles.	
Charlottetown	9·8	2·1	50
Cap-Traverse	0·5	....	5
Georgetown	3·1	0·4	15
Souris	1·6	0·6	20
Murray-Harbour	....	0·2	15
Total	15·0	3·3	105

On a fait toutes les réparations nécessaires au bon entretien des clôtures.

PONTS ET PONCEAUX.

Subdivision de Charlottetown.—Mille 28.5, pont de Breadalbane: Pose de deux nouveaux coudes.

Mille 119.2: Construction d'un aqueduc tubulaire en béton de 24 pouces sur 60 pieds de long.

Mille 100.5: Construction d'un aqueduc tubulaire en béton, 24 pouces sur 40 pieds de long.

Mille 46.1: Construction d'un aqueduc tubulaire de 18 pouces sur 32 pieds de long.

Mille 49.0: Reconstruction d'un ponceau en bois de 2 pieds, 4 pieds sur 25 de long.

Mille 61.2: Reconstruction d'un ponceau en bois, 2 pieds sur 4 sur 25 de long.

Subdivision de Souris.—Mille 31.3, Morell: Construction d'une nouvelle culée.

Georgetown: Construction d'un nouvel aqueduc tubulaire en béton, 24 pieds sur 24 de long.

On a effectué toutes les réparations nécessaires au bon entretien des ponts et des ponceaux.

J. B. BROWN,
Ingénieur en chef.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Ce chemin de fer a été acquis le 31 août 1914, comme subdivision du Cap-Tourmente du chemin de fer Intercolonial, et il constitue le lien de raccordement entre la ligne principale de l'Intercolonial et le nouveau bac transbordeur qui sera mis en service entre le Cap-Tourmente, Nouveau-Brunswick, et Carleton-Point, Ile-du-Prince-Edouard.

La longueur de la ligne principale entre Sackville et le Cap Tourmente est de 35.79 milles.

Voies latérales de passage, 0.93 de mille. Autres voies latérales et voies de service, 3.56 milles.

RAILS.

On a posé entre le mille 0.2 et 4.05 des rails de 56 livres, soit une distance de 3.23 milles.

RÉFECTIONS DE TRAVERSES.

On a renouvelé 13,871 traverses de la ligne principale.

VOIES LATÉRALES DE RENCONTRE.

On a construit à Melrose une nouvelle voie latérale de rencontre d'une longueur de 841 pieds.

VOIES LATÉRALES PARTICULIÈRES.

Mille 16: Construction d'une voie latérale de 700 pieds de long par O'Brien et Doheney.

SERVICE D'EAU.

Mille 16: Construction d'un abri autour du réservoir.

Cap-Tourmente: posage d'un nouveau tuyau reliant la source d'alimentation et le réservoir.

BÂTIMENTS.

Sackville: Construction d'un nouvel hangar à outils.

Upper-Sackville: Construction d'un nouvel abri du type n° 1.

Cap Tourmente: Déplacement et réparation de la salle des machines.

TOURNIQUET.

Remplacement d'un tourniquet en bois d'une longueur de 65 pieds par une table de poutres en tôle à partir de Saint-Jean.

LEVÉS DES PLANS.

On a opéré le chaînage et établi des milles de subdivision, ainsi que construit des poteaux militaires entre Sackville et le Cap-Tourmente.

En général.—On a effectué les réparations nécessaires au bon entretien.

C. B. BROWN,
Ingénieur en chef.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL.

Cette voie ferrée a été acquise comme subdivision internationale du chemin de fer Intercolonial, le 1er août 1914.

Elle constitue un court raccordement entre le Nord-ouest du Nouveau-Brunswick, à Campbellton, et la vallée supérieure de Saint-Jean, à Saint-Léonard, où elle se relie au chemin de fer Pacifique-Canadien; aussi au moyen des voies de la *Van Buren Bridge Company,* au chemin de fer Bargor et Aroostook dans l'Etat du Maine, et au chemin de fer Transcontinental National.

NOMBRE DE MILLES.

Campbellton à Saint-Léonard—

Ligne principale	111·30 milles
Voies latérales de passage	1902 pieds
Autres voies latérales	5969 pieds

RÉFECTIONS DE TRAVERSES.

Au cours de l'année, on a renouvelé 3,744 traverses de voie.

VOIES D'AIGUILLAGE.

On a posé un coeur et une aiguille au mille 109·6 opérant un raccordement avec les voies de la *Van Buren Bridge Company.*

SERVICE D'EAU.

On a installé à la Rivière Noire un siphon pour alimenter d'eau les locomotives.

CLÔTURAGE.

Construction de 400 pieds de paraneige.

TOURNIQUET.

On a posé deux couches de bois sous le centre en béton du tourniquet de Saint-Léonard. On a enlevé le tourniquet de Campbellton, et on l'a expédié à Gagetown.

LEVÉS DE PLANS.

On a dressé les plans et les profils pour les nouveaux ponts aux endroits suivants: Mille 27·5 Grey-Brook, n° 4, mille 27·6 Grey-Brook n° 5, mille 75·3 Jardine's Brook, mille 91·5 Big-Forks.

En général.—On a fait les réparations nécessaires au bon entretien des ponts et bâtiments.

C B. BROWN,
Ingénieur en chef.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL.

COUCHE DE BALLAST ET VOIE.

Subdivision.	Tableau du nombre de milles.			
	Ligne principale.	Deuxième ligne principale.	Voie latérale de passage.	Autres voies latérales et de service.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Moncton à Napodogan	117·50	....	8·59	8·61
Napodogan à Edmundston	113·25	....	7·96	3·29
Edmundston à Monk	124·60	....	10·34	2·02
Monk à Chaudière	99·80	....	8·96	4·83
Total pour le chemin de fer Transcontinental National	455·15	....	35·85	18·75

RAILS.

On a posé sur toute la voie des rails d'acier de 80 livres. Au cours de l'année, on n'a pas fait de réfection.

RÉFECTIONS DE TRAVERSES.

Pendant l'année, on a renouvelé les traverses suivantes:—

Moncton à Napodogan	9,694	voie principale.
Napodogan à Edmunston	13,143	" "
Edmunston à Monk	231	" "
Monk à Chaudière	Aucune	
Total	23,060	

VOIES LATÉRALES PARTICULIÈRES.

Au cours de l'année, on a construit les voies latérales particulières suivantes:—

Emplacement.	Nom de la firme ou personne.	Longueur.
		Pds.
Moncton à Napdogan, mille 72·2	Sayre et Holley	600
Edmundston à Monk, mille 36	Donald Fraser and Sons	2,000
" " "	Glendyne State Co	570
" " " 45·7	Blue River Lumber Co	1,700
		4,870

SERVICE D'EAU.

L'alimentation d'eau au moyen de la gravité à Napodogan a été insuffisante. Par conséquent, on a jugé nécessaire d'établir un nouveau service. On a creusé près de la remise aux locomotives un puits type d'une profondeur de 18 pieds, et on l'a relié à une pompe à vapeur dans la salle des machines. On a posé un tuyau de 6 pouces reliant la pompe au réservoir, raccordant ainsi au nouveau réseau la conduite d'eau principale dans le parc. Il y a actuellement 11 pieds d'eau dans le puits et une abondante alimentation pour tous les besoins futurs.

On a effectué toutes les réparations nécessaires au bon entretien du service d'eau.

CLÔTURAGE.

On a construit les paraneiges en bois suivants:—

Moncton à Napodogan..	2,400	pieds linéaires.
Edmundston à Monk..	2,400	" "
Monk à Lévis..	31,200	" "
Total..	36,000	

ACQUISITION D'UNE NOUVELLE LIGNE.

Au cours de l'année, la ligne principale du chemin de fer Transcontinental-National a été acquise et mise en service entre Escourt et l'embranchement Diamond, soit une distance de 168.9 milles.

C. B. BROWN,
Ingénieur en chef.

CHEMIN DE FER SAINT-JEAN ET QUEBEC.

Cette voie ferrée a été achetée de Fredericton à Centerville, le 1er janvier 1915, et de Fredericton à Gagetown, le 2 mars 1915; elle est exploitée par les chemins de fer de l'Etat.

Parcours.	Voie principale.	Voie de passage.	Autre voie de garage.
	Milles.	Milles.	Milles.
Fredericton à Centreville........	88·69	4·078	3·452
" " Gagetown........	30·13	....	
	118·82	4·078	3,452

En général. — On a fait les réparations nécessaires au bon entretien de ponts, bâtiments et de la couche de ballast.

C. B. BROWN,
Ingénieur en chef.

TETES DE LIGNES DE L'OCEAN LIMITED.

RAPPORT PROGRESSIF POUR L'EXERCICE CLOS LE 31 MARS 1915.

HALIFAX, N.-E., 31 mars 1915.

On avait d'abord partagé en trois entreprises les travaux actuellement en cours, en ce qui concerne le chemin de fer *Halifax Ocean Terminals.* On a adjugé deux de ces entreprises — nos 1 et 2 — qui comprennent le régalage du *Halifax Ocean Terminals* et la construction du brise-lames comme une seule entreprise à la *Cook Construction Company, Limited,* et *Wheaton Bros.,* Welch, Stewart et Fauquier.

CHEMIN DE FER HALIFAX OCEAN TERMINALS.

Entreprises nos 1 et 2 (adjugées comme une seule entreprise).

Entrepreneurs, la *Cook Construction Company, Limited* et *Wheaton Bros.*

Les travaux comprenaient: entreprise n° 1, le régalage de la voie ferrée de Rockingham à Jubilee-House, soit environ 3 milles, et comprenant l'établissement d'un parc à marchandises de tête de ligne dans le bassin de Bedford, ainsi qu'un détournement du chemin de fer Intercolonial à Fairview. L'entreprise n° 2, régalage de la voie ferrée depuis Jubilee-House au port de Halifax, y compris le remplissage le long de la rive ouest du port de Halifax, depuis les quais et jetées projetées, ainsi que la construction d'une digue en blocaille.

Date de l'acceptation de l'offre, juillet 1913.

Inauguration des travaux, 31 juillet 1913.

Date spécifiée pour l'achèvement des travaux, 1er juillet 1915.

Coût estimatif de l'entreprise:—

Entreprise n° 1..	$ 407,995 00
Entreprise n° 2..	1,035,160 00
	$1,443,155 00

Proportion des travaux exécutés le 31 mars 1914, 8 pour 100 (d'après le coût estimatif de $1,443,155).

Proportion des travaux exécutés le 31 mars 1915, 68 pour 100.

Proportion des travaux exécutés durant l'exercice 1914-15, 60 pour 100.

Essartage et clôturage.

On a fait l'essartage et le clôturage sur la presque totalité de l'emplacement de la voie ferrée.

Régalage.

Rockingham à Fairview. — Sauf une faible distance au-dessus d'une légère dépression à l'extrémité nord de la gare de Rockingham, où l'on n'a pas encore arrêté de règlement final. On a achevé jusqu'au palier le remplissage en vue de l'élargissement du remblai, le long de la rive ouest du bassin de Bedford, sur le côté est de la ligne principale de l'Intercolonial, afin de supporter les deux nouvelles voies jusqu'au nouveau parc de la tête de ligne, à partir de la station 230-00 à la station 149-00 chaînage de l'Intercolonial.

On a en partie rempli à pierres perdues le versant maritime de ce remblai, afin de le protéger contre les vagues dans le bassin de Bedford.

On a effectué environ 60 pour 100 du remplissage pour le nouveau parc à marchandises de la tête de ligne dans le bassin de Bedford entre Rockingham et Fairview, pour la plus grande partie dans la section nord du parc.

Les trains de construction des entrepreneurs se servent d'un embranchement temporaire avec la ligne principale de l'Intercolonial, à environ 100 verges de l'ancien comptoir Trois-Milles.

Station 37 + 50 à station 76 + 50. Stanfords-Pond au chemin Mumford.—Seule la gorge de la tranchée a été pratiquée dans toute la largeur jusqu'au palier. Là on a donné à cette tranchée une largeur de 35 pieds afin de permettre le drainage voulu de l'écoulement considérable des eaux.

Il faut encore enlever les matières tombées des pelles à vapeur le long des arêtes des pentes, et il faut aplanir et arranger les pentes.

La roche schisteuse rencontrée dans cette tranchée était d'une nature et d'une dureté très variables. Les couches étaient très déformées et la roche irrégulière offrait beaucoup de difficultés. Les progrès ont été bien plus lents que ne l'avaient prévu les entrepreneurs. En général, il a été impossible de faire jaillir de l'eau des trous forés, et il a fallu forer des trous de 6 pouces de diamètre au moyen de forets du genre de ceux utilisés dans le forage des puits. Dans presque tous les trous forés l'eau a jailli à la surface du roc.

Station 76 + 50 à station 124 + 50.—Chemin Mumford au chemin Quinpool.—Les tranchées et les remblais sont presque terminés jusqu'au palier, sauf l'ouverture du tréteau temporaire en bois sur le chemin de Chibouctou, station 101 + 60 à station 102 + 50.

Station 124+50 à station 145+50. Chemin Quinpool au chemin Jubilee.—On a enlevé les matériaux de surface sur la roche solide à une profondeur de 7 pieds, et l'on a mis à jour aux fins de forage la surface du roc. Il a fallu pratiquer le forage au moyen de forets électriques à puits jusqu'à la station 138+00, près de Jubilee-House.

Dans cette section, on a effectué le sautage du roc jusqu'à la station 130 + 00 près de la rue Prince-Arthur.

On a vendu aux enchères l'ancien édifice connu sous le nom d'"Annexe" de Jubilee-House, et on l'a déplacé de la réserve de chemin jusqu'à un emplacement sur le chemin Quinpool.

Les entrepreneurs se servent de Jubilee-House comme camp de construction pour leurs hommes.

On a transporté au nouveau parc de tête de ligne qu'on est à construire dans le bassin de Bedford tous les matériaux au nord de Jubilee-House, qui ne sont pas nécessaires aux remblais de la voie ferrée ni au remplissage des terrains de la gare.

On a construit sur la tranchée du chemin de fer au chemin Bayers, un pont temporaire en tréteaux de bois pour le service des voitures.

On a opéré au nord un léger détournement de ce chemin afin que le pont temporaire ne nuise pas au pont permanent qui sera plus tard construit sur les lignes du chemin actuel.

Au chemin Mumford, on a maintenu un passage temporaire à niveau sur le chemin de fer.

Les voies des construction des entrepreneurs traversent le chemin de Chibouctou sur un tréteau temporaire en bois. Ce qui donne amplement d'espace libre en amont du chemin.

On a détourné le chemin Quinpool et la ligne de tramway de la *Halifax Electric Tramway Company* le long du côté est de la réserve de chemin de manière à le faire

passer sous un pont temporaire en bois dans le remblai de la voie ferrée à la station 101 + 50, et à travers le lot de terre acheté du juge Wallace, dans le but de rejoindre l'ancien chemin le long du bras nord-ouest.

Le long du côté ouest de la voie ferrée et dans les limites de la voie ferrée, on a aussi construit un chemin temporaire en vue de relier le chemin Quinpool et la rue Prince-Arthur.

Station 145+50 à station 182+50. Chemin Jubilee au chemin Oakland.—On n'a pas encore fait de régalage. A la suite d'un arrangement conclu, les propriétaires ont déplacé à l'ouest, et en dehors de la réserve du chemin de fer, une écurie et une remise à voitures qui se trouvaient dans la réserve du chemin, à l'endroit où il franchit la propriété qui appartenait autrefois à sir Sandford Fleming, K.C.M.G.

Station 182+50 à station 217+00. Chemin Oakland à la promenade "Maplewood", —On a foré la plus grande partie de cette section dans son entière largeur au moyen de forets électriques "Cyclone", et on a opéré le sautage jusqu'au palier; on n'a cependant pas encore déblayé la roche détachée ni les autres matériaux.

"Oakland House" (Station 191+00), autrefois la proprité de M. Roderick McDonald, et vendue par le gouvernement à l'enchère à M. F. B. McCurdy, M.P., a été brûlée le mardi, 29 décembre 1914, pendant qu'on la transportait intacte loin de la réserve du chemin de fer. On a maintenant enlevé la plupart des ruines et des débris.

On a construit un chemin temporaire dans les limites de la clôture du chemin de fer le long du côté est de la réserve du chemin, à partir de l'avenue Winwick, station 201+00 à la station 205+00, afin de donner accès aux cottages ou aux *bungalows* dans la subdivision de Malborough Woods, à l'ouest de la voie ferrée.

Station 217+00 à station 241+00. Promenade Maplewood à l'avenue Young.—Dans cette section du chemin de fer, on a fait de bons progrès dans les tranchées profondes et larges qu'on a maintenant pratiquées jusqu'à une profondeur moyenne de 40 pieds et à une largeur moyenne de 95 pieds.

On a maintenant pratiqué à l'entière profondeur le forage du roc sur environ la moitié de cette tranchée.

On a construit un pont temporaire pour le service des voitures et des piétons sur la tranchée au chemin Bower, station 224+50. Ce pont consiste en travées "Howe" de deux poutres avec portée de 93 pieds et il possède un chemin de 12 pieds avec un trottoir de 4 pieds de large du côté ouest, et du côté est un coffre renfermant des tuyaux d'eau et de gaz, avec une ample protection contre la gelée.

Un pont temporaire pour piétons du type des ponts suspendus avec câbles en fils d'acier et tours en bois, système de travées et de tablier avec une portée de 150 pieds et un chemin pour les piétons de 5 pieds de large, a été construit pour le trafic des piétons à la station 238+10 à l'ouest et en dehors de l'emplacement du pont permanent qui sera construit afin de permettre à l'avenue Young de franchir la tranchée de la voie ferrée. Des escaliers temporaires pour les piétons, et plus tard un pont en tréteaux de bois pour voitures ont été construits à ce passage, en attendant la construction du pont suspendu.

On a construit des chemins temporaires le long du côté sud de la tranchée du chemin de fer et en dehors de la clôture de la voie ferrée entre le chemin Bower et la route Tower de même que sur la ligne de la rue Clarence (projetée) entre le chemin Bower et l'avenue Young.

A l'est de l'avenue Young, on a continué sans trève les gros déblais en vue de l'établissement des parcs de tête de ligne, et on a fait de bons progrès à partir des voies de la ligne principale à l'avenue Young, au nord-est et à l'est jusqu'au port et au nord de la propriété Bauld.

On a maintenu durant tout le cours des déblais un chemin temporaire ou un détournement de la rue Pleasant, à partir de l'ancienne distillerie jusqu'à la rue Owen, ainsi que l'embranchement de la *Halifax Electric Tramway Company* jusqu'au parc de Pleasant-Point.

On a effectué le remplissage des superficies réclamées dans le port pour les têtes de lignes à l'est de la rue Pleasant au nord jusqu'au quai du chantier du bois de construction, et au sud jusqu'à la ligne frontière nord du parc de Point-Pleasant. On prolonge actuellement ce remplissage à l'extérieur dans le port au nord du bassin n° 1, de manière à laisser pour le présent une distance d'environ 250 pieds, de l'arête de la pente du remplissage aux lignes supérieures des revêtements du quai projeté.

Les maisons, quais et structure placés sur l'emplacement de la voie ferrée et des installations de têtes de lignes ont été enlevés ou abattus de temps à autre suivant les besoins de l'avancement des travaux. Les maisons ont été vendues à l'enchère ou démolies ou déplacées intactes par les acheteurs respectifs. En ce qui concerne l'ancienne buanderie de l'avenue Pleasant, l'édifice et la maison contiguë ont été livrés aux entrepreneurs pour que ces derniers s'en servent comme camps de construction pour leurs hommes, et pour être ultérieurement enlevés par les entrepreneurs.

DRAINAGE PERMANENT.

On a construit les ponceaux en béton suivants:—

Station 27+70.—5 pieds sur 5 pieds sur 24.5 pieds, canal de détournement du cours d'eau en dessous du chemin de fer H. & S. W.

Station 28+50.—3 pieds sur 8 pieds sur 46.7 pieds, aqueduc dallé sous la ligne principale.

Station 75+75.—2½ pieds sur 3½ pieds sur 30.5 pieds, aqueduc dallé au-dessous de la ligne principale.

Station 76+40.—4 pieds sur 125.6 pieds, aqueduc voûté en dessous du détournement du chemin Mumford.

Station 84+10.—2 pieds sur 2 pieds 9 pouces sur 38.5 pieds, aqueduc dallé en dessous de la ligne principale.

Station 91+00.—2 pieds sur 2 pieds 9 pouces sur 38.5 pieds, aqueduc dallé sous la ligne principale.

Station 107+64.5.—4 pieds sur 84 pieds, aqueduc voûté sous la ligne principale.

Station 115+44.—4 pieds sur 5 pieds sur 43.3, aqueduc dallé sous la ligne principale.

3 pieds sur 5 pieds sur 72.5 pieds, aqueduc dallé sous le chemin Quinpool au bras nord-ouest.

2 pieds sur 5 pieds sur 130 pieds, canal reliant en amont les deux aqueducs pour la décharge principale d'écoulement au bras nord-ouest.

Les ruisseaux qui se déversaient autrefois dans l'étang Stanford du côté est et ouest de la voie ferrée ont été détournés le long des canaux, parallèles à la voie ferrée des côtés est et ouest, et déblayés à des profondeurs de 4 pieds au-dessous du palier de la tranchée du chemin de fer. Les eaux du ruisseau du côté ouest ont été amenées sous la voie ferrée dans un aqueduc en béton à la station 28+50, et, après avoir opéré sa jonction avec le détournement du ruisseau du côté est, elles passent dans un canal de drainage en béton sous la voie ferrée H. & S. W., et elles se déversent dans le canal de l'ancien ruisseau sur la propriété de la *Carritte Paterson Manufacturing Company* et sous l'Intercolonial, pour se jeter dans le bassin de Bedford.

On a construit des fossés de captage le long du côté est de la réserve du chemin de fer, à partir de la station 82+00 à la station 93+00, et les eaux de ces fossés ont été amenées sous la voie ferrée dans l'aqueduc en béton à la station 84+10 et de la station 91+00 au ruisseau du côté ouest du chemin de fer, dont la couche de ballastage a été abaissée depuis la station 85+00 à la station 93+00 du chaînage de la voie ferrée dans le but d'obtenir un drainage suffisant.

Les eaux de drainage de surface et un petit ruisseau situé au nord du chemin Chibouctou ont été amenées sous le chemin de fer et sous l'emplacement projecté de la station au moyen d'un aqueduc voûté à la station 98+91.

On a construit à la station 107+64 un aqueduc voûté pour permettre l'écoulement des eaux de la colline à versants escarpés à l'est du chemin de fer et au sud du chemin de Chibouctou sous le remplai de la voie ferrée au bras nord-ouest.

Un aqueduc en béton de 5 pieds sur 4 pieds sous la voie ferrée à la station 115+44 avec canal de raccordement revêtu en béton avec le chemin Quinpool et un ponceau sous ce dernier jusqu'au bras nord-ouest ont été construits pour écouler le fort débit des eaux de drainage, depuis les tranchées de la voie ferrée à l'est et au sud de ce ponceau, ainsi que des eaux de surface amenées par les canaux établis parallèlement au chemin Quinpool, à l'est du chemin de fer.

La tranchée du chemin de fer au nord du chemin Quinpool sera élargie et approfondie de façon à procurer des fossés de drainage et des décharges satisfaisantes.

Ponceaux en bois.

On a construit les aqueducs dallés en bois suivants afin d'amener les eaux de l'ouest à travers le remplissage du parc d'élargissement et de tête de ligne dans le bassin de Bedford:—

Station	198+00	(Int.)	2 pieds sur 3 pieds.
"	210+00	"	2 pieds sur 2 pieds.
"	216+50	"	2 pieds sur 3 pieds.
"	9+50	(H.O.T.)	4 pieds sur 3 pieds.
"	13+00	"	2 pieds sur 3 pieds.

On doit remplacer ces ponceaux temporaires par des ponceaux de construction permanente après que le remplissage aura entièrement été effectué et consolidé.

Drains et égouts de maisons.

Les drains de maisons et les fosses d'aisance ont été interceptés par les travaux du chemin de fer à "Pinehurst" (station 133), la propriété de M. Robert C. O'Mullen, et à "Bower", (station 224), la propriété de M. W. B. A. Ritchie. On a construit de nouvelles fosses d'aisances en béton et de nouveaux raccordements de drainage à ces deux propriétés en dehors de la réserve du chemin de fer, et on les a construits suivant les plans détaillés et les besoins du conseil d'hygiène de la ville.

Sur l'avenue Young, l'égout en béton de 20 pouces sur 30 pouces, en forme d'œuf, au sud de la voie ferrée, a été intercepté et détourné par un égout fermé en bois, se déversant dans un bassin de sédimentation temporaire en bois. L'affluent du bassin de sédimentation est amené vers le port dans un fossé découvert.

On a aussi intercepté l'égout en béton de 36 pouces de diamètre dans la rue Plover, et on adoptera la même ligne de conduite. On n'a cependant pas encore construit de bassin de sédimentation temporaire.

L'égout collecteur de 96 pouces de diamètre qui se déversait dans l'ancienne Esplanade se décharge maintenant dans le port au moyen d'un fossé ou d'une dépression formée dans le remplissage.

On a construit un tréteau en bois sur toute la longueur de cette décharge d'égout pour supporter les voies temporaires de construction des entrepreneurs, afin de remplir les superficies du port qui seront réclamées au nord et à l'est de l'Esplanade.

On a construit des drains temporaires en bois dans les endroits voulus à travers le nouveau remplissage, afin d'amener au port de drainage des maisons de la rue Pleasant, autrefois la propriété de M. H. R. Silver et de M. S. M. Brookfield.

Le long de la rive ouest du bassin de Bedford, les drains de l'Académie du Mont Saint-Michel et les autres bâtiments ont été prolongés à travers le remplissage pour le nouveau parc de tête de ligne, au moyen des drains fermés temporaires en bois, qu'il faudra remplacer par des tuyaux ou par des constructions permanentes après que le remplissage aura entièrement été effectué et consolidé.

Service d'eau.

La voie ferrée a franchi les conduites principales d'alimentation d'eau à partir de la chaîne des lacs jusqu'à la ville de Halifax au moyen de ponceaux ou aqueducs construits sur les conduites principales à la station 92 +00, où se trouve un tuyau de fonte de 25 pouces de diamètre, et à la station 104 + 00, où il y a deux tuyaux de fonte de 24 et de 15 pouces de diamètre respectivement. Ces ponceaux procurent une parfaite protection aux conduites principales, ainsi qu'un accès facile aux fins d'inspection, de réparations, réfections ou de remaniement des tuyaux, sans préjudicier au chemin de fer ni à son exploitation.

Les travaux de la voie ferrée ont nui à deux puits profonds servant à l'alimentation d'eau des maisons appartenant au Dr J. Gordon Bennet, un de chaque côté de la réserve du chemin de fer du côté nord du chemin de Mumford. On a approfondi et reconstruit des puits.

Les bras de tuyaux d'eau reliant la conduite d'eau principale aux maisons de M. H. S. Tremain sur le chemin de Quinpool ont été abaissés pour les protéger contre la gelée, à l'endroit où ils passent sous les fossés de captage de la voie ferrée et ils ont été posés à l'intérieur de tuyaux de garde en fonte de 8 pieds de diamètre, à l'endroit où ils passent sous le remblai de la voie ferrée à la station 109 + 49.

Une conduite d'eau temporaire qui franchit la tranchée du chemin de fer est maintenue au sud du chemin de Quinpool en vue du service d'eau d'"Armdale" à partir des conduites d'eau de la ville.

On a posé une nouvelle conduite d'eau en fonte de 6 pouces de diamètre le long du chemin Bower, depuis le chemin Tower avec une section temporaire en fer forgé sur le pont temporaire de service, et elle est reliée aux anciennes conduites d'eau de la ville dans le chemin Bower et dans la rue Franklin, rue Miller et le chemin Tower au sud de la voie ferrée.

On a posé une conduite d'eau temporaire en fer forgé de 6 pouces de diamètre le long de la ligne de la rue Miller, et elle relie les conduites d'eau principales actuelles du chemin Tower à celle de l'avenue Yong, de manière à ce que tout le district situé au sud de chemin de fer soit alimenté d'eau, tant aux fins domestiques qu'aux fins de protection contre l'incendie.

Une ligne secondaire de tuyau depuis le tuyau principal dans le chemin "Bower" a été posée jusqu'au "Bower" et jusqu'aux "Oaks", dans le premier cas pour remplacer une communication déjà existante avec le tuyau de la ville, et dans le second cas pour remplacer l'approvisionnement d'eau obtenu auparavant de puits qui s'étaient desséchés.

Un tuyau temporaire de détournement, en fer forgé, de 4 pouces de diamètre, à partir de quelque 100 verges au sud de l'ancienne distillerie jusqu'à la propriété "Bauld" a été posé au travers de la cour de terminus à l'est de la rue Pleasant et attaché, par les deux extrémités, à l'ancien tuyau dans la rue Pleasant.

L'ancienne ligne de tuyau, de 6 pouces de diamètre, en fonte, dans les rues Plover et Owen a été discontinuée, de sorte qu'aujourd'hui elle n'atteint pas la cour de terminus.

Approvisionnement de gaz.

Le tuyau à gaz, de 4 pouces de diamètre, dans le chemin Bower, après avoir passé depuis longtemps dans une conduite souterraine temporaire a été détourné sur le pont temporaire au chemin Bower, et uni au vieux tuyau dans le chemin Bower au sud de l'excavation du chemin de fer.

Lignes de poteaux, fils et câbles pour la transmission téléphonique, télégraphique et de l'énergie électrique.

Les poteaux, les fils et les câbles de la *Western Union Telegraph Company,* de la *Canadian Pacific Railway Company Telegraph,* de l'*Intercolonial Railway Signal System,* de la *Maritime Telegraph and Telephone Company;* les lignes d'éclairage et d'énergie électrique de la *Halifax Electric Tramway Company;* des câbles militaires, etc., ont été démontés, rapportés, détournés, ainsi que reconstruits et améliorés là où cela fut exigé par les nouveaux travaux pour la sûreté, ou afin de laisser le chemin libre à l'usine et aux activités des entrepreneurs. Dans chaque cas on a pris grand soin de maintenir ces services autant que possible sans interruption.

Digue.

En juin 1914 les entrepreneurs ont commencé la construction de la digue en blocaille depuis " Prince of Wales Cove " jusqu'à la bouée de la roche " Reid ". Cette digue est formée par un remblai ou remplage construit avec du roc pris dans les excavations de chemin de fer à l'ouest de l'avenue Young, et basculé par des wagons à bascule latérale, à air, de 16 verges cubes, mesure réglementaire.

Un viaduc temporaire en bois, long d'environ 300 pieds, fut d'abord utilisé pour basculer de la rive, et plus loin le basculage se faisait du haut d'une travée en acier supportée à son extrémité intérieure par un remblai de roc et à son extrémité extérieure par une allège mesurant 34 pieds en largeur, 90 pieds en longueur et huit pieds en profondeur, subdivisée par des cloisons étanches, et munie d'une grue à moteur et d'une pompe centrifuge pour transporter l'allège et la travée d'un lieu à un autre et pour ajuster l'allège par le lestage à eau à toutes les phases de la marée. Cette allège porte aussi des rails pour trois des wagons à bascule, de la mesure réglementaire, 16 verges cubes.

Le noyau de la digue s'étend maintenant jusqu'à 1300 pieds de la rive, et la plus grande profondeur d'eau qu'on ait rencontrée jusqu'ici est 50 pieds au-dessous de l'étiage des marées ordinaires du printemps.

La pierre perdue des deux versants du noyau pour former les côtés de la digue, comportant des blocs de roc, de 5 à 8 tonnes chacun a été jetée immédiatement après le remplage du noyau. On se sert d'une grue à vapeur pour charger, décharger et placer les plus gros blocs.

Cette méthode simple de construction s'est montrée très efficace, et en dépit des conditions climatériques depuis le commencement des travaux, ni la digue, ni l'usine des entrepreneurs n'ont souffert d'endommagement sérieux, et nous avons perdu très peu de temps à cause d'orages.

Nous donnons comme annexes: Etat des hommes employés; liste de l'outillage dans les usines des entrepreneurs; état approximatif du travail accompli.

JAMES McGREGOR,
Ingénieur surintendant.

NOMBRE d'hommes employés (non compris le personnel de bureau, les surintendants et les contremaîtres généraux) par la *Cook Construction Company, Limited,* et *Wheaton Bros.* Moyenne par jour, par mois, pour l'année du 1er avril 1914 au 31 mars 1915.

——	Contrat I.	Contrat II.	Total.
1914.			
Avril	107	108	215
Mai	151	158	309
Juin	195	228	423
Juillet	199	314	513
Août	193	281	474
Septembre	220	344	564
Octobre	169	392	561
Novembre	148	375	523
Décembre	149	334	483
1915.			
Janvier	145	270	415
Février	131	294	425
Mars	127	328	455

Le travail de construction s'est poursuivi toute l'année sans interruption par des équipes de jour et des équipes de nuit.

CONTRATS n°s 1 et 2. *The Cook Construction Company, Limited,* et *Wheaton Bros.,* entrepreneurs. Liste de l'outillage de l'usine sur les travaux, le 31 mars 1915.

2 pelles à vapeur, 100C modèle "Bucyrus", avec godets de trois verges cubes; 2 tiges supplémentaires; 2 godets supplémentaires; 1 bras de godet supplémentaire; 1 bras court; 2 chaînes de hissage supplémentaires.
1 pelle à vapeur, 70C, modèle "Bucyrus", avec godet de 2½ verges cubes; 1 tige supplémentaire; 1 godet supplémentaire; 1 bras de godet supplémentaire; 1 chaîne de hissage supplémentaire.
2 pelles à vapeur 60, modèle "Marion", avec godets de 2¼ verges cubes; 2 godets supplémentaires; 1 chaîne de hissage supplémentaire.
4 locomotives, à mesure réglementaire, de 65 tonnes, à 6 roues avec allèges, 2 "Davenport", 2 "Baldwin".
38 wagons à bascule latérale, à air, de 16 verges cubes, mesure réglementaire.
2 wagons plate-forme Intercolonial, 60,000 livres de capacité.
1 distributeur "Jordon" n° 3.
7 locomotives pour rails de trois pieds, à 4 roues, de 15 tonnes, "Davenport".
1 grue à vapeur "McMyler Interstate", à capacité de 25 tonnes, tige en acier de 60 pieds, un godet "Orange Peel" de 1½ verge cube; 1 godet "Clam Shell" de 1½ verge cube.
82 wagons à bascule latérale, de 4 verges cubes, pour rails de 3 pieds, Western Wheeled Scraper Co.
8 wagons à bascule, de 1½ verge cube.
1 allège de 34 pieds par 90 pieds, munie d'une travée de 60 pieds en acier, d'une pompe centrifuge et d'une grue à moteur, employée à la digue.
1 malaxeur à béton "Smith" modèle wagon, à vapeur, portatif, capacité de ½ verge cube.
1 sonnette à vapeur, jumelles de 45 pieds, mouton de 2,000 livres, moteur à tambour double, à connexion directe.
4 forets électriques "Cyclone", à traction, 5⅝".
4 forets électriques "Cyclone", non à traction, mèche, 5⅝".
4 forets "Cyclone", à vapeur, mèche, 5⅝".
1 petit foret "Cyclone", à vapeur, mèche, 3".
2 forets électriques "Clipper", non à traction, mèche, 5⅝".
1 foret, à wagon, "Ingersol Rand", à traction, mèche, 3½".
7 forets *Ingersol rand,* modèle "Temple", 5-C, mèche, 3".
8 forets à piston à vapeur *Ingersol rand,* n° 44, mèche, 2½".
2 forets à piston à vapeur *Ingersol rand,* n° 43½, mèche, 2½".
3 forets à piston à vapeur, "Sullivan", mèche, 2½".
2 forets à piston à vapeur, "Burrell", mèche, 2½".

1 foret à piston à vapeur, "Napanee", mèche, 2½".
4 forets "Harry", à marteau de soulèvement.
4 forets "Rand", à marteau de soulèvement.
2 réservoirs à eau, stationnaires, 10 pieds par 12 pieds.
2 grands réservoirs à eau, pour wagons, 4 pieds par 8 pieds par 24 pieds.
2 petits réservoirs à eau, pour wagons, 4 pieds par 6 pieds par 12 pieds.
2 réservoirs portatifs, pour wagons, un d'acier, un de bois.
4 pompes à vapeur.
8 milles de rails temporaires, largeur de voie réglementaire.
2 milles de rails temporaires, voie étroite.
17 aiguilles réglementaires.
7 aiguilles pour voie étroite.
⅝ mille de rail de 20 livres.
1½ mille de tuyau de 2 pouces.
2 wagonnets, pour voie de largeur réglementaire.
2 wagonnets, pour voie de 3 pieds.
2 draisiennes, pour voie de largeur réglementaire.
1 automobile "Overland", modèle 1912.
2 bouilloires "Robb Brady", horizontales, de 20 c.-v., pression active de 120 livres au pouce carré.
1 bouilloire "Matheson", horizontale, de 10-c.-v., en réparation.
1 bouilloire verticale, de 8 c.-v.
2 comprimeurs *Ingersol rand,* capacité de 180 pieds cubes, 100 livres au pouce carré.

OUTILLAGE DE L'ATELIER DES MACHINES.

1 latte à marche conique, de 20 pouces, "Lodge & Shirley".
1 machine de tuyau "Oster", capacité ½" à 2½" étampes de cheville; ½" à 6" étampes de tuyau.
1 presse-foret "Barnes", 34".
1 marteau électrique "Massey".
1 mouleur "Ohio", de 24 pouces.
1 moteur, de 20 c.-v.
1 moteur, de 20 c.-v., 500 tours, modèle cage à écureuil.
10 forges.
10 enclumes et accessoires.
5 voitures à deux chevaux.
1 cheval de route.
7 charrettes.
4 traîneaux.
6 charrettes à bascule.
3 camps avec installation pour 250 hommes dans chaque.
2 écuries pour 12 chevaux.

DEVIS.—Contrats n[os] 1 et 2.—*The Cook Construction Co., Ltd.*, et *Wheaton Bros.*

Item.	Description.	Unité.	Total estimé quand le contrat fut donné.	Total des travaux accomplis durant l'année.	Total des travaux terminés jusqu'à cette date.
1	Déblayage	Acre	53	21·47	75·02
2	Défrichement	10,000 s.f.	8	22·29	35·89
3	Coupe d'arbres dangereux	Chaque	30	33	33
4	Excavation de roc massif, transport libre sur	Vgs cub	1,120,000	711,905	814,329
	distance de 3 milles	"	75,000	4,119	21,741
5	Excavation de roche détachée de 3 milles	"	40,000	48,153	74,493
6	" d'argile " "	"	70,000	4,645	14,209
7	" de terre " "	"	1,300	22	22
8	" en eau, pour fondations, roc solide				
9	" en eau, pour fondations, tous matériaux autres que le roc solide	"	1,000	51·5	51·5
10	Halage de tous les matériaux par verge cube par mille sur une distance de 3 milles (taux 1c,)	"	50,000	.....	.....
11	Posage des piliers	Pds. lin.	4,000	2,119	2,119
12	Piliers, section de détournement	"	2,000	134	134
13	Enfoncement des piliers	"	2,000	.....	.....
14	Pilotis en acier	1000 pds. m.	11	.....	.....
15	Pavage des ponceaux (sans fondation en béton)	Vgs cub	300	67	67
16	Pierre perdue posée à la main	"	300	460·7	500·7
17	Déblayage des pierres et des grosses roches de l'emplacement des piliers de réserve et leur déposition sur les versants de la digue et les pentes de la cour au bord de l'eau ; limite de la distance de transport, 3 milles	"	100,000	57,330	57,330
18	Ponts en bois, temporaires, pour traverses de chemin de fer, de grande route, de rue et chemin particulier, ainsi qu'autres structures en bois	1000 pds m.	550	186·636	188·766
19	Planchéiage des traverses de grande route et de chemins particuliers	"	35	.....	.....
	Ponceaux pour tuyau vitrifié—				
20	12 pouces de diamètre	Pds lin.	200	.....	.....
21	15 " "	"	200	.....	.....
22	18 " "	"	200	.....	.....
	Egouts pour tuyau vitrifié, posés et liés avec fil de caret, et du mortier de ciment 1 à 1—				
23	4 pouces de diamètre	"	2,500	.....	.....
24	6 " "	"	2,500	772	772
25	9 " "	"	2,500	.....	.....
26	12 " "	"	2,500	145	145
	Tuyau en béton armé—				
27	24 pouces de diamètre	"	600	30	30
28	27 " "	"	200	.....	.....
29	30 " "	"	700	.....	.....
30	33 " "	"	1,600	.....	.....
31	36 " "	"	200	.....	.....
	Ponceaux pour tuyau en fonte—				
32	16 pouces de diamètre	Pds lin.	200	38	38
33	18 " "	"	200	.....	.....
34	20 " "	"	200	.....	.....
35	24 " "	"	200	.....	.....
	Rigoles agricoles sous tuile—				
36	4 pouces de diamètre	"	1,500	.....	.....
37	6 " "	"	1,500	.....	.....
38	Béton 1 : 2½ : 5, y compris les formes	Vgs cub.	1,500	862·3	882·3
49	Démontage et reconstruction de murs en pierre sèche	"	900	3·6	3·6
40	Clôtures à sept fils	Vgs lin.	20,000	12,785	12,785
41	Barrières, avec poteaux, complètes	Chaque	30	.....	.....
42	Fer, en repoussoirs	Liv.	7,000	3,956	3,956
43	Fer, en boulons taraudés	"	7,000	8,063	8,063
44	Fer, clous forgés	"	15.000	1,699	1,713
45	Rondelles et séparateurs en fonte	"	3,000	540	540
46	Acier pour armature enfoneée dans le béton	"	45,000	69,093	72,799
47	Pavage de la cime de la digue avec gros blocs de roc, selon devis	Vgs	5,000	.....	.....
	Excavation de roche massive, section 89	Vgs cub	.....	2,499	2,589
	" roche détachée, section 89	"	.....	1,495	1,695
	" d'argile, section 89	"	.....	3,488	3,708
	" de terre, "	"	.....	244	332

QUAIS (PREMIÈRE DIVISION).

Contrat n° 3.

Entrepreneurs, MM. Foley Bros., Welch, Stewart et Fouquier.

Travaux inclus: Dragage et remplissage, murs de quai, substructure pour hangars et bâtisses de relais, égouts et autres travaux.

Soumission acceptée en novembre 1913.

Travaux commencés en mars 1914.

Dates spécifiées pour le parachèvement des travaux: Tous les travaux au nord du niveau arqué du quai nord de la jetée "A", le 1er mai 1916; tous les travaux, le 1er mai 1917.

Montant approximatif du contrat, $5,250,000.

Pourcentage des travaux accomplis le 31 mars 1915 (basé sur le coût approximatif de $5,250,000) 3.86 pour 100.

On n'avait pratiquement rien fait sur ce contrat avant le 31 mars 1914, bien que les entrepreneurs eussent commencé à acheter, en février 1914, une partie de l'installation requise dans la nouvelle usine, et, au commencement de mars 1914, à établir les camps de construction et les ateliers de machines.

DRAGAGE.

Les plus mous des matériaux qui dépassent le roc dans les superficies à draguer, bassins n°s 1 et 2 ont été enlevés au moyen d'une drague à godet et déposés sur les étendues qu'il faut remplir derrière le quai de fronteau. Une très petite quantité seulement de ces matériaux ne pouvait servir de remplage et fut jetée à la mer.

Le long d'une partie du quai de débarcation dans le grand fossé qui recevra les fondations en galet de la partie centrale du mur, le dragage fut commencé le 11 juillet 1914 et continué jusqu'au 14 octobre 1914, lorsque l'excavateur fut transporté dans le bassin n° 1; ainsi le fossé du quai de débarcation ne fut que partiellement dragué, aucune partie n'ayant atteint sa profondeur ou sa largeur complète. Ce dragage à grande profondeur fut fait au moyen d'une grande grue à vapeur, tournante, montée sur l'allège en bois *Eleanor,* et fonctionnant à l'aide d'un lourd godet *Orange Peel* d'une capacité de 5½ verges cubes.

Le dragage de l'emplacement du mur de retour au nord, et du bassin à l'extrémité nord du quai de débarcation fut commencé le 24 mars 1914 par la drague à godet *King Edward;* il est pratiquement terminé aujourd'hui.

FORAGE EN ROCHE SOUS L'EAU, PÉTARDEMENT ET DRAGAGE.

La roche qu'il faut enlever de ces bassins est formée surtout d'ardoise, de minerai argileux et d'escuillage en couches irrégulières et brisées, parsemée de boue et d'argile. Notre expérience acquise à travailler dans des matériaux similaires pour des constructions de chemin de fer nous a montré que les forets à câble de 6 pouces, usités pour creuser les puits dans le roc, ou les forets du type baratte convenaient le mieux au travail, et nous avons fait construire un nouveau bateau à forets de 91 pieds par 31 pieds par 8 pieds, muni de sept forets à vapeur *Keystone;* et le forage a commencé le 14 juillet 1915 à l'extrémité nord du quai de débarcation. Le forage dans le bassin n° 1 a commencé le 4 août 1914.

Ce forage sous-marin dans le bassin n° 1 s'est fait jour et nuit continuellement par des équipes alternatives durant l'hiver entier; on y a percé et pétardé de 5,000 à 7,000 verges cubes de roche par mois. Les trous de pétardement sont forés à huit pieds de distance, et dans le bassin, au large des murs du quai de 4 à 6 pieds au-dessous du dernier niveau dragué. On utilise de la dynamite de 75 pour 100, à degré de congélation peu élevé; on l'explose au moyen d'un courant électrique. Chaque trou est doublé de tuyaux en fonte pour empêcher les côtés de s'effondrer et d'écraser le foret;

le tuyautage est enlevé au moment ou l'on pose la dynamite dans le trou. L'établissement et le système de pétardement marchent d'une façon satisfaisante, et au mois de mars 1915 nous avons commandé un autre bateau à forets portant neuf machines à forer; le bateau est actuellement en construction.

En novembre 1914, nous avons essayé pendant quelques semaines une machine *Lobnitz* pour briser le roc; cette machine appartenait au ministère des Travaux publics du Canada; nous en avons fait l'épreuve le long de la ligne du quai nord dans le bassin n° 1; mais à cause de la nature du roc les résultats n'ont pas été satisfaisants; et nous avons cessé l'usage de cette machine.

La roche pétardée dans le bassin n° 1 a été draguée en partie par la grue à vapeur et le grand godet *Orange Peel* monté sur l'allège *Eleanor;* mais la plus grande partie sera enlevée plus tard par une drague à godets.

Cette roche draguée que nous devions utiliser dans la fondation à galet de certaines des sections des murs de quai a été trouvée inférieure pour cet usage, et nous l'avons jetée dans ces parties de la baie qui exigeaient quelque remplissage.

REMPLISSAGE DE LA JETÉE "A".

A peu près 23,000 verges cubes de sable du passage Drake's ont été déposées le long du centre de la jetée "A" par la drague à succion *Prince Ito.*

COUR POUR LE MOULAGE DU BÉTON.

Après mûre considération il fut décidé que la cour où l'on moulerait les gros blocs cellulaires de béton armé pour les murs du quai, serait placée sur les superficies qui sont partiellement régalées, et qui seront régalées pour des parcs de terminus du chemin de fer et pour les quais à l'est de l'avenue Young et au nord de la rue Owen.

Une forge, un atelier des machines, une boutique de menuisiers et de charpentiers, un entrepôt, un camp, etc., ont été installés dans l'extrémité nord de la cour dans l'ancienne distillerie et autres bâtisses sur le côté ouest de la rue Pleasant. Une usine centrale à vapeur, génératrice d'énergie électrique et d'éclairage à rendement de 300 chevaux-vapeur a été installée dans les nouvelles bâtisses près de l'édifice *Royal Nova Scotia Yacht Squadron;* et près de cette usine nous avons installé un établissement central pour les malaxeurs, avec, au haut, des coffres pour le gravier et le sable, muni également d'ascenseurs, de tamis, de broyeurs, etc., ce bâtiment est relié à l'ancien édifice *Yacht Squadron* qui sert maintenant de hangars à ciment, etc. Un quai temporaire en bois long d'à peu près 300 pieds, a été construit dans une direction nord du quai *Yacht Squadron,* et muni de deux grues à vapeur, d'un tunnel en arrière avec installation de dégorgeoirs qui ouvrent sur le toit, et un véhicule à courroie pour le transport du sable et du gravier depuis les allèges jusqu'aux piles d'emmagasinage et de là à l'établissement des malaxeurs.

Un hangar pour les machines servant à plier et à ajuster les armatures en acier, avec coffres contigus d'emmagasinage et remises pour les barres d'acier a été construit sur le littoral, et muni des machines et des appareils nécessaires, au sud de l'usine d'énergie, et d'un nouveau quai temporaire, en bois, 500 pieds par 40 pieds, construit par les entrepreneurs le long du centre de la jetée "B" (projetée).

Dix-sept plateformes de moulage, en bois, ont été posées dans la superficie à l'est de la rue Pleasant et au nord de la rue Owen, adjacente à l'établissement des malaxeurs et à l'usine d'énergie, et le 14 novembre 1914, lorsque la gelée nous obligea à cesser le travail du ciment, dix-sept blocs cellulaires de béton armé avaient été fabriqués. Pour cet ouvrage nous nous sommes servis de formes en acier d'un dessin et d'une structure spéciales. Le sable et le gravier utilisés furent apportés par des allèges d'une île dans la baie Mahone près de Chester, N.-E. Le ciment venait de Belleville, Ont., et l'acier de Sydney et de New-Glasgow, N.-E.

MURS DES QUAIS.

Jusqu'ici il s'est fait très peu de travail relatif à la construction des murs des quais, mais quelques-unes des plus lourdes pièces de l'outillage nouveau et spécial requis ont été parachevées et nous sont parvenues, tandis que d'autres sont actuellement en construction.

Une grande cloche à plongée, avec compartiment pour travailler l'acier, 38 pieds par 26 pieds par 7 pieds, pourvue d'un homme et de matériels séparés, de puits, de verrous capable de submerger ou de stabiliser dans n'importe quelle position; elle sert à la préparer et au posage des fondations jusqu'à 55 pieds de profondeur dans l'eau; cette cloche est terminée et est aujourd'hui sur place ainsi que son allège de 100 pieds par 32 pieds par 8 pieds, munie de comprimeurs à air, à haute pression et à basse pression, d'une pompe foulante pour le jet d'eau, un groupe générateur pour l'éclairage électrique, un malaxeur, avec coffres, une grue à vapeur, etc.

Une grande grue mobile, à vapeur, montée sur cinq camions et capable de manier une charge de 75 tonnes dans un rayon de 70 pieds a été reçue et montée sur l'emplacement des travaux, avec appareil spécial de hissage pour le maniement des blocs cellulaires de béton de 63 tonnes qui seront placés dans les murs des quais par cette grue.

Une très lourde grue-locomotive qui se déplacera sur une voie de largeur réglementaire, est presque parachevée dans les usines des fabricants. On l'utilisera pour hisser et pour mouvoir les blocs de béton dans les cours de moulage et d'emmagasinage.

CARRIÈRE DE GRANIT.

Des carrières de granit sont ouvertes actuellement par les entrepreneurs sur les terrains acquis, à cette fin, par le gouvernement, à l'anse Pursells, à l'embouchure du bras nord-ouest.

Du gravier de granit pour les fondations des murs des quais sera pris dans la carrière au niveau de la rive; et du granit pour la cime et la façade des murs au-dessus du niveau des basses eaux, en pierre concassée, sera pris dans la carrière de haut niveau, sur le sommet de la falaise.

Nous donnons à la suite, comme appendices: Liste des hommes employés; liste de l'outillage de l'établissement des entrepreneurs sur l'emplacement des travaux; relevé donnant les quantités approximatives de travail accompli.

NOMBRE des employés (non compris le personnel de bureau, les surintendants et les contremaîtres généraux) par MM. Foley Bros., Welch, Stewart & Fauquier, durant l'année, depuis le 1er avril 1914 jusqu'au 31 mars 1915.—Contrat n° III.

Avril	12
Mai	31
Juin	84
Juillet	91
Août	145
Septembre	152
Octobre	132
Novembre	124
Décembre	95
1915.	
Janvier	100
Février	83
Mars	118

Le travail de construction s'est poursuivi continuellement, sans interruption, toute l'année, par des équipes de jour et de nuit.

Liste de l'outillage de l'usine sur l'emplacement de ces travaux le 31 mars 1915.—Contrat n° III.—Quais (première division) MM. Foley Bros., Welch, Stewart & Fauquier, entrepreneurs.

Allège n° 1—Allège à grue.—1 allège en bois, 20 pieds par 90 pieds par 8 pieds; 1 grue de 10 tonnes; 1 roue "bull" pour le tournage.

Allège n° 2—Allège à foret.—1 allège en bois avec cabine 31 pieds par 91 pieds par 8 pieds; 4 réservoirs à eau en bois; 7 machines de forge "Keystone" pour mèche de 5⅝ pouces; 2 bouilloires, type locomotive, de 40 chevaux-vapeur, 4 moteurs à spatule, modèle "Beatty", à cylindres de 8½ pouces par 10 pouces, et à tambours de 20 pouces par 20 pouces; 2 moteurs à treuil "Mead-Morrison" n° 125, cylindre de 9 pouces par 10 pouces; 1 moteur n° 7 "Vim"; 1 réchauffeur alimentateur n° 415 "Cochrane"; 1 pompe simple "Blake-Knowles", 8 pouces par 8 pouces par 12 pouces; 1 groupe générateur de 4¼ k.w., avec accessoires; 2 lampes à arc n° 183580A.

Allège n° 3—Excavateur n° 2.—1 allège à charpente d'acier, 180 pieds par 40 pieds par 12 pieds 8 pouces; 1 excavateur, modèle "Marion", 281; cornière pour armer les béquilles en bois; 1 groupe de béquilles, de stabilisateurs de béquilles et accessoires pour l'allège n° 3; 1 groupe de moules pour béquilles; 1 godet "Orange Peel", modèle spécial "Hayward" de 5 verges cubes.

Allège n° 4—Excavateur n° 1.—Allège en bois *Eleanor,* 137 pieds par 37 pieds par 12 pieds; 1 réservoir à eau en bois; 1 excavateur modèle "Marion" 261; 1 godet "Clam Shell", modèle "Hayward", classe n° "E", de 5 verges cubes; 2 moteurs à treuil n° 125 "Mead-Morrison", à cylindre de 9 pouces par 10 pouces; 1 pompe double "Blake-Knowles", 10 pouces par 6 pouces par 2 pouces; 1 groupe générateur de 3¼ k.w., et accessoires; 1 tableau d'aiguillage en ardoise noire; 2 lampes à arc n° 183580A; 1 tige supplémentaire de 38 pieds, avec camions, pour manier 63 tonnes à un rayon de 44 pieds; 1 godet triangulaire spécial, *orange peel,* "Hayward" de 3½ verges cubes.

Allèges nos 5 et 6.—Allège en bois *Dombrico,* double, chaque section 100 pieds par 40 pieds par 10 pieds.

Allège n° 7—Tender pour l'eau et le charbon.—1 ancienne drague de l'Etat Geo. *McKenzie;* 1 pompe simple "Blake-Knowles", 8 pieds par 8 pieds par 12 pouces.

Allège n° 8 et cloche de plongée.—1 allège à charpente d'acier de 100 pieds par 32 pieds par 8 pieds; 2 réservoirs à eau, en acier; 1 grue de 20 tonnes (grue n° 2); 2 bouilloires "Ames", type locomotive; 1 hisseur "Beatty", à 3 tambours, sans bouilloire; 1 moteur "Mead-Morrison" pour actionner la grue; 1 moteur n° 7 "Vim"; 1 comprimeur à air droit "Rand", 10 pouces par 10 pouces par 12 pouces; 1 récepteur d'air "Rand", 36 pouces par 8 pieds; 1 comprimeur "Rand", 12 pouces par 16 pouces par 12 pouces; 1 récepteur d'air "Rand", 42 pouces par 10 pieds; 1 pompe double "Blake-Knowles", 10 pouces par 6 pouces par 12 pouces; 1 pompe "Bowden" pour alimenter les bouilloires; 1 cloche à plongée; 2 portes à fermeture hermétique à air pour le puits d'entrée; 1 appareil de fermeture à air pour la cloche de plongée; 1 pompe centrifuge "Morris" submergée; 1 groupe de dynamos, de 25 c.-v., de vitesse contrôlable.

Allège n° 9.—1 allège en bois, 29 pieds par 16 pieds par 2 pieds 8 pouces.

Allège n° 10.—1 allège en bois, 36 pieds par 18 pieds par 3 pieds 4 pouces.

Allège n° 11.—1 allège en bois, 26 pieds par 76 pieds par 7 pieds.

Usine d'énergie.—2 bouilloires "Ames" n° 16, type locomotive; 2 moteurs "Ames" 14 pouces par 13 pouces; 2 pompes "Bowden" pour alimenter les bouilloires; installation de tuyaux d'échappement; 2 groupes de générateurs de 100 k.w. avec accessoires; 8 aiguilles; 1 rechauffeur "Cochrane" n° 425, avec alimentateur.

Ateliers des malaxeurs.—Hangar pour ciment, et pour le fonctionnement des malaxeurs, avec 3 malaxeurs "Ransome" n° 62, chacun d'une demi-verge cube de capacité; coffre pour le sable, capacité de 140 verges cubes; coffre pour le gravier, capacité de 200 verges cubes; ascenseur pour godets, tamis, broyeur, etc.; véhicule à courroie pour le transport du sable et du gravier, 24 pouces de large, dans un tunnel, long de 250 pieds sous la pile de sable et de gravier; 1 monte-charge "Parker" à friction réversible; un groupe de dynamos de 25 c.-v. (broyeur); un groupe de dynamos de 30 c.-v. (plateau); un groupe de dynamos de 7½ c.-v. (grande courroie du tunnel); un groupe de dynamos de 3½ c.-v. (petite courroie du tunnel).

Atelier de plonge.—Un groupe de dynamos de 2¼ c.-v.; 6 plieurs de barres "Fisher"; 1 poinçonneur pour barres; 1 moule d'appareils pour le pliage des barres (Hillis & Sons).

Tour d'échappement.—Structure, bois et fer; 1 monte-charge électrique.

Fôrmes.—1 forme d'épreuve, en bois, pour cartouches S-1; 24 groupes de formes en acier pour cartouches S-1, avec groupes extensibles pour autres cartouches.

Parc.—3 petits wagons plats; 1 grue locomotive "Industrial" de 20 tonnes; 1 grue locomotive "Industrial" de 150 tonnes; 2 locomotives à gazoline; 1 locomotive de 20 tonnes pour voie de largeur réglementaire; 1 draisienne; 2 crics pour rails; 1 scie portative pour rails; 7 groupes d'aiguillage pour rails de 80 livres; 18 lames à arc n° 189925A; 6 groupes d'aiguillage pour rails de 80 livres; 1 losange pour rails de 80 livres; deux dynamos de 35 c.-v.; 1 wagon à grue; 4 cœurs pour rails de 80 livres.

Grues nos 3, 4 et 5.—3 outillages de grue; fournitures supplémentaires; 1 grue n° 3 (sable); 1 monte-charge "Beatty", à trois tambours, sans bouilloire; 1 machine tournante "Mead-Morrison" n° 131; 1 grue n° 4; 1 grue n° 5 (mobile); 1 monte-charge "Beatty", à trois tambours, avec bouilloire; 1 machine tournante "Mead-Morrison" n° 131.

Sonnette.—1 monte-charge "Marsh-Henthorn" à 2 tambours; 1 sonnette.

Atelier des machines.—1 foret à palier; 1 pulvérisateur "Yankee"; 1 foret à air; 1 meule de pulvérisateur à moteur; 1 scie motrice à double poignée; 1 mouton à moteur; 1 tour "Lodge & Simpley" de 16 pouces; 1 tour "Bertram" de 20 pouces par 6 pieds (chape plate); 2 groupes de dynamos de 10 c.-V. (tige); 1 rabot "Pease", 24 pouces par 24 pouces par 6 pouces; 1 rabot "Buzz" (atelier de charpenterie); 1 perçoir et cisaille; 1 machine pour tailler et tarauder les tuyaux; outillage pour forer les puits; 1 scie motrice à refendre et à arraser (atelier des wagons); 1 installation à oxy acétylène pour couper et pour souder; 1 groupe de dynamos de 10 c.-v. (atelier des wagons); 1 groupe de dynamos de 25 c.-v. (atelier des wagons); 1 groupe de dynamos de 7½ c.-v. (atelier des wagons); 1 comprimeur à air "National" pour faire fonctionner les moteurs.

Godets.—1 godet "Hayward" *clam shell* de 1½ verge cube; 2 godets à charbon, à stabilisation automatique, 27 pieds cubes; 1 godet "Hayward" *clam shell,* 1 verge cube; 1 godet "Hayward" *clam shell,* 1 verge cube.

Equipement des scaphandriers.—2 complets "Morse" pour scaphandriers.

Petite usine.—2 blocs "Reading" de 1 tonne, pour chaînes; deux forets électriques pour l'usage intérieur; 2 lumières carbones; 2 camions d'entrepôt; prélarts; 4 diables; 2 wagonnets; 6 étaux "Prentiss"; 4 forges "Buffalo"; 1 poulie à chaîne; 3 crics H.S.

Barques.—4 chaloupes de 16 pieds; 2 chaloupes de 18 pieds; 1 auto-yacht de 26 pieds, complet, 1 grand canot double.

Divers de flottille.—Ancres; cloches de vaisseau; 4 bouées en fer; freins et griffes de remorqueur; câbles de remorqueur.

Installation de la carrière.—2,400 pieds de rails de 40 livres; 2 groupes d'aiguillage pour rails de 40 livres; 1 foret "Canadian Rand"; 3 wagons plats pour voie de 36 pouces; 500 livres d'éclisses; outillage complet pour le taillage des pierres; 2 broyeurs "Reliance", 13 pouces par 24 pouces; 1 ascenseur "Reliance"; 4 dresseurs de surface, pour grues, "Kotten", portatifs, avec accessoires; 1 monte-charge, à trois tabours, à double cylindre 8 par 12; 1 machine tournante "Mead-Morrison" n° 131; 1 bouilloire de 150 c.-v., avec cheminée (seconde main); 8 morceaux de pin franc 14 pouces par 14 pouces par 60 pieds par 65 pieds; deux forets "Sullivan".

Autre installation non utilisée encore.—1 bouilloire "Ames" n° 10, H.P., type locomotive; 1 machine de forage "Keystone" n° 3; 4 machines de forage "Keystone" n° 3; 4 machines de forage "Keystone" n° 3; 1 grue tournante "Mead-Morrison" n° 131; 4 machines à treuils "Mead Morrison" n° 125; 4 machines "Beatty" à béquilles, cylindres de 8¼ pouces par 10 pouces, tambours de 20 pouces par 0 pouces; 4 béquilles en acier (fabrication abandonnée); 4 machines "Beatty" à béquilles, cylindres de 9 pouces par 12 pouces, tambours de 20 pouces par 24 pouces; 1 monte-charge "Beatty" à trois tambours, avec bouilloire; 1 groupe générateurs de 25 k.w.; un groupe générateur de 3¾ k.w.; 1 groupe de moteurs de 10 c.-v.; 1 tableau d'aiguillage en ardoise noire; 1 pompe double, 4¼ pouces par 2¼ pouces par 4 pouces.

Installation de dragage (The W. J. Poupore Co., Ltd., sous-entrepreneurs).—1 drague à godet *King Edward;* 1 drague *clam shell Prince Louis;* 3 allèges; 4 remorqueurs à vapeur, *Army, Prince, Hero.*

QUANTITÉS.—Contrat n° III.—MM. Foley Bros., Welch, Stewart et Fauquier, entrepreneurs.

Item.	Description.	Unité.	Total estimé quand le contrat fut donné.	Total des travaux terminés jusqu'à cette date.
8	Excavation en eau et dragage dans les bassins I et II, et pour les murs de quai de la jetée "A," les quais ouest des bassins I et II et le quai nord du bassin n° 1, à des profondeurs variant entre 30 pieds et 45 pieds au-dessous "L.W.O.S.T.", classe 1	Vgs cub....	210,000	25,450
		"	130,000	63,400
9	Excavation en eau et dragage dans les bassins 1 et II, et pour les murs de quai de la jetée "A," les quais ouest des bassins I et II, et le quai nord du bassin n° I, à des profondeurs variant entre 30 et 45 pieds au-dessous "L.W.O.S.T.", classe II			-
10	Excavation en eau et dragage, directement pour, et à l'est de, le mur du quai de débarcation pour passagers, et le mur de retour au nord de ce quai, à une profondeur de 45 pieds au-dessous de "L.W.O.S.T.", classe I	"	25,000	30
11	Excavation en eau et dragage, directement, et à l'est de, le mur du quai de débarcation pour passagers, et le mur de retour au nord de ce quai, à une profondeur de 45 pieds au-dessous de "L.W.O.S.T.", classe II	"	45,000	17,700
13	Excavation en eau et dragage pour les fondations du mur de quai à des profondeurs dépassant 45 pieds au-dessous "L.W.O.S.T.", classe II	"	80,000	16,185
17	Remplissage des espaces du quai, et des superficies assainies, avec du matériel emprunté	"	1,750,000	23,000
33	Béton "Class C" en caisse cellulaires de béton armé, et en plaques pour les murs de quai, au-dessous "L.W.O.S.T"	"	85,000	283
67	Armature en acier, barre torse, $\frac{3}{4}$ pouce carré, et moins	Liv	15,800,000	89,000

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU COMPTABLE DE LA MÉCANIQUE,

MONCTON, N.-B., le 25 juin 1915.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les renseignements suivants pour le rapport annuel des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour l'exercice clos le 31 mars 1914.

A.—Relevé indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes d'autre matériel roulant sur la ligne du chemin de fer Intercolonial.

B.—Relevé indiquant le nombre de milles parcourus et le charbon, l'huile, la graisse et les chiffons employés par les locomotives du chemin de fer Intercolonial.

C.—Relevé indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de matériel roulant sur la ligne du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

D.—Relevé indiquant le nombre de milles parcourus et le charbon, l'huile, la graisse et les chiffons employés par les locomotives du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard.

E.—Sommaire des principaux travaux faits pour le chemin de fer Intercolonial dans les ateliers de Moncton, Halifax et Rivière-du-Loup.

F.—Sommaire des principaux travaux faits pour le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard, dans les ateliers de Charlottetown.

Le matériel roulant qui suit a été acheté par le chemin de fer Intercolonial sur le compte du capital: 21 locomotives (10 pour voyageurs, 6 pour marchandises, 5 pour l'aiguillage); 540 fourgons, à substructure d'acier, capacité de 80,000; 4 wagons de puits, capacité, 150,000; 1 gril de démontage, à vapeur; capacité, 100 tonnes; 1 distributeur de ballast, à action latérale.

Dix-neuf wagons-glacières pour service rapide furent construits dans les ateliers de Moncton à compte du capital.

Soixante et un fourgons, avec substructure, capacité 60,000, furent achetés sur le compte du renouvellement de l'outillage, imputable sur le revenu.

Le matériel roulant qui suit a été converti dans les ateliers de Moncton: un wagon de poste et de messagerie, refait en wagon de poste entièrement; 3 wagons de poste, avec fumoir, convertis en wagons de poste et de messagerie; 4 wagons servant doublement de voiture pour colons et fourgons à bagage convertis en wagons du commissariat; 2 fourgons en wagons garde-boudin; 9 voitures à marchandises en wagons à bestiaux; 1 fourgon en voiture d'inspection; 1 wagon plat pour égaliser le ballast.

Les lignes secondaires, *New Brunswick and Prince Edward Island;* International; Saint-Jean et Québec, et le Transcontinental National à l'est de Québec ont été exploitées durant l'année; des deux premières lignes mentionnées nous avons acquis le matériel roulant qui suit, en ordre:—

Chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard: 1 locomotive, 3 voitures à voyageurs, 2 chasse-neige.

Chemin de fer International: 3 locomotives, 6 voitures à voyageurs, 1 voiture pour les fonctionnaires de la compagnie; 40 wagons plate-forme; 1 fourgon, 1 wagon auxiliaire, 1 wagon garde-boudin.

L'utilisation, sur les lignes secondaires, du matériel roulant du chemin de fer Intercolonial durant l'année, était comme suit:—

Chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard: 2 locomotives, 2 voitures à voyageurs, 34 wagons à marchandises.

Chemin de fer International: 1 locomotive, 5 voitures à voyageurs, 34 wagons à marchandises.

Chemin de fer National Transcontinental: 11 locomotives, 8 voitures à voyageurs, 242 wagons à marchandises.

Chemin de fer Saint-Jean et Québec: 3 locomotives, 4 voitures à voyageurs, 28 wagons à marchandises.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. J. WALKER,
Comptable de la mécanique.

G. R. JOUGHINS,
Surintendant du matériel roulant.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

A—TABLEAU indiquant le nombre des locomotives et diverses autres classes de matériel roulant le 31 mars 1914 et le 31 mars 1915.

		VOITURES À VOYAGEURS.												WAGONS À MARCHANDISES.													
	Locomotives.	Wagons-lits.	Wagons-salons.	Wagons-restaurants.	Wagons à colons.	A voyageurs, 1ère classe.	A voyageurs, 2e classe.	Wagons-poste.	Wagons à bagages.	Wagons couverts, à bagages.	Wagon d'instruc., frein à air.	Wagons automobiles à vap.	Total des voitures à voyageurs.	Fourgons.	Wagons-glacières.	Wagons plates-formes.	Wagons à bois à pâte.	Wagons-réservoirs à l'huile.	Wagons à clapets.	Wagons-gondoles.	Wagons à houille (20 tonnes).	Wagons-bascules à cadres d'acier (Hart Otis).	Wagons à bestiaux.	Wagons-bascules convertibles (Hart).	Wagons auxiliaires.	Fourgons.	Total des wagons à marchandises.
Disponibles, propres au service et en réparations le 31 mars 1914	388	48	8	16	59	159	88	36	71	26	1	1	513	8676	178	3062	48	55	565	4	309	276	176	300		136	13785
A remplacer le 31 mars 1914							1	1					11		1	45	4		75	1	67					3	196
Total du matériel le 31 mars 1914	388	48	8	16	59	159	99	36	71	26	1	1	524	8676	179	3107	52	55	640	5	376	276	176	300		139	13981
Achetés au cours de l'année au compte du capital	21													540											4		544
Construits aux ateliers de Moncton au compte du Capital															19												19
Changés dans les ateliers de Moncton; 9 fourgons en wagon à bestiaux; 1 fourgon en voiture d'inspection; 7 wagon plates-formes en wagon en grues; 1 wagon plates-formes en wagon égalisateur du ballast; 1 wagon plates-formes en wagon à gaz pintesch; 4 wagon pour colons et bagage en wagon du commissariat; 1 fourgon en *flanger*				4	4									11		9							9				11
Transferrés du service des Ingénieurs																											
Total du matériel le 31 mars 1915	409	48	8	20	55	159	99	36	71	26	1	1	524	9205	198	3098	52	55	640	5	376	276	185	300	4	139	14533
A remplacer le 31 mars 1914, comme ci-dessus							11						11		1	45	4		75	1	67					3	196
Condamnés et détruits au cours de l'année						1	3	1					5	199	6	320		1	42		90		10			1	669
Condamnés et détruits jusqu'au 31 mars 1915, total						1	14	1					16	199	7	365	4	1	117	1	157		10			4	865
Achetés au compte du renouvellement pour remplacer														61													61
Changés dans les ateliers de Moncton de fourgon condamné pour remplacer																											
A remplacer le 31 mars 1915, total						1	14	1					16	138	73	65	4	11	17	1	157		10		4		804
Plus le matériel en service et en réparation	409	48	8	20	55	158	85	35	71	26	1	1	508	9067	191	2733	48	54	523	4	219	276	175	300	4	135	13729
Total du matériel le 31 mars 1915, comme ci-dessus	409	48	8	20	55	159	99	36	71	26	1	1	524	9205	198	3098	52	55	640	5	376	276	185	300	4	139	14533

Matériel roulant du chemin de fer Intercolonial employé sur les lignes suivantes—																											
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-P.-E.	2					1	1						2	10		24											34
" " International	1					2	2		1				5	24		10											34
" " National-Transcontinental	11					3	4		1				8	200		42											242
" " Saint-Jean et Québec	3					2	2						4	20		8											28

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—*Suite.*

A.—ETAT indiquant le nombre de locomotives et les diverses classes de matériel roulant sur la ligne au 31 mars 1914 et au 31 mars 1915—*Suite.*

	WAGONS DE CONSTRUCTION.																										
	Wagons auxiliaires.	Wagon à approv. de magasins.	Wagons à gaz Pintsch.	Chasse-neige ordinaire.	Chasse-neige à ailerons.	Chasse-neige à rotation.	Chasse-neige à double voie.	Chasse-neige double.	*Flangers.*	Grues à vapeur.	Wagon distributeur de gravier—Rogers.	Régaleur de ballast.	Charrue à gravier centrale.	Charrue à gravier latérale.	Charrue p. déch. le gravier.	Wagon distributeur de gravier à aileron.	Malaxeurs à béton.	Machine à jet de sable.	Wagons de forage.	Wagons de creusage.	Treuils à vapeur.	Treuils à main.	Pelles à vapeur.	Machines portatives pour scier et perforer les rails.	Moutons.	D'arpentage et d'inspection.	Total des wagons de construction.
Disponibles, propres au service et en réparation le 31 mars 1914	23	1	1	50	22	2	2	1	41	18	2	....	..	..	..	....	....	....	1	1	1	....	3	1	1	15	186
A remplacer le 31 mars 1914	....	....	....	1	..	....	....	..	..	..	....	....	..	..	..	....	....	....	..	..	..	....	....	....	..	..	1
Total du matériel le 31 mars 1914	23	1	1	51	22	2	2	1	41	18	2	....	..	..	..	....	....	....	1	1	1	....	3	1	1	15	187
Achetées au cours de l'exercice au compte du capital	....	....	....	..	..	....	....	..	..	1	....	....	..	..	..	....	1	....	..	..	..	....	....	....	..	..	2
Construits aux ateliers de Moncton au compte du capital	....	....	....	..	..	....	....	..	..	..	....	....	..	..	..	....	....	....	..	..	..	....	....	....	..	..	....
Convertis aux ateliers de Moncton, de wagons fermés en wagons à bestiaux, 9 ; de wagon fermé en wagon d'arpentage et d'inspection, 1 ; de wagons plates-formes en wagons à treuils, 7 ; de wagon plate-forme à wagon à gaz Pintsch 1, de voitures de colons et de fourgons à bagage en wagons de commissariat 4, et de wagon fermé en wagons flanger, 1	....	....	1	..	..	....	....	..	1	..	....	1	..	..	..	....	....	....	..	..	..	7	....	....	..	1	11
Transferrés du département de l'ingénieur	....	....	....	..	..	....	....	..	..	..	....	....	5	5	2	....	4	1	..	..	..	....	....	....	1	..	18
Total du matériel le 31 mars 1915	23	1	2	51	22	2	2	1	42	19	2	1	5	5	2	1	4	1	1	1	1	7	3	1	2	16	218
A remplacer le 31 mars 1914, tel que ci-haut indiqué	....	....	....	1	..	....	....	..	..	..	....	....	..	..	..	....	....	....	..	..	..	....	....	....	..	..	1
Déclarés hors de service et détruits au cours de l'exercice	....	....	....	2	..	....	....	..	..	1	....	....	..	..	..	....	....	....	..	..	..	....	....	....	..	..	3
Total du matériel déclaré hors de serv. et détruit au 31 mars 1915	....	....	....	3	..	....	....	..	..	1	....	....	..	..	..	....	....	....	..	..	..	....	....	....	..	..	4
Achetés au compte des réfections pour remplacer	....	....	....	..	..	....	....	..	..	..	....	....	..	..	..	....	....	....	..	..	..	....	....	....	..	..	....
Convertis aux ateliers de Moncton de wagon fermés condamnés en wagons pour remplacer	....	....	....	..	..	....	....	..	..	1	....	....	..	..	..	....	....	....	..	..	..	....	....	....	..	..	1
A être remplacés le 31 mars 1915	23	....	....	3	..	....	....	..	..	..	....	....	..	..	..	....	....	....	..	..	..	....	....	....	..	..	3
Plus le matériel en service et en réparations	....	1	2	48	22	2	2	1	42	19	2	1	5	5	2	1	4	1	1	1	1	7	3	1	2	16	215
Total du matériel le 31 mars 1915	23	1	2	51	22	2	2	1	42	19	2	1	5	5	2	1	4	1	1	1	1	7	3	1	2	16	218

On a employé le matériel roulant suivant appartenant à l'Intercolonial sur les embranchements acquis récemment—																											
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard																											
Chemin de fer International																											
" " National-Transcontinental																											
" " Saint-Jean et Québec																											

J. J. WALKER,

Comptable de la division de la mécanique.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

B—Relevé du nombre de milles parcourus et de la houille, de l'huile, de la graisse et du chiffon consommés par les locomotives au cours de l'exercice clos le 31 mars 1915.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Consommation.					Consommation moyenne par 100 milles.				
		Tonnes de houille.	Chopines d'huile à soupape.	Chopines d'huile à machines.	Livres de chiffons.	Livres de graisse.	Tonnes de houille.	Chopines d'huile à soupage.	Chopines d'huile à machines.	Livres de chiffons.	Livres de graisse.
1914											
Avril	813,712	48,232	12,234	20,400	1,057	4,590	13,277	1·50	2·50	0·13	0·56
Mai	786,860	43,789	11,849	23,185	918	4,497	12,466	1·50	2·95	0·12	0·57
Juin	818,504	44,545	12,770	24,719	924	4,673	12,191	1·56	3·02	0·11	0·57
Juillet	877,808	46,156	13,369	24,718	918	4,617	11,779	1·52	2·81	0·10	0·53
Août	845,143	45,329	12,716	26,108	906	4,409	12,014	1·50	3·08	0·10	0·52
Septembre	816,889	45,103	12,774	26,284	915	4,567	12,368	1·56	3·21	0·11	0·56
Octobre	792,263	44,209	11,847	21,531	834	4,600	12,499	1·50	2·71	0·10	0·58
Novembre	779,892	45,891	12,290	22,868	865	3,684	13,181	1·58	2·93	0·11	0·47
Decembre	816,907	52,064	12,886	23,520	918	4,378	14,276	1·57	2·88	0·11	0·53
1915											
Janvier	687,778	47,646	10,616	20,856	803	4,546	15,518	1·54	3·03	0·12	0·66
Février	653,981	47,130	10,074	21,434	729	5,482	16,143	1·54	3·27	0·11	0·84
Mars	723,303	46,658	11,148	24,528	830	5,700	14,449	1·54	3·39	0·11	0·79
Total	9,413,040	556,752	144,573	280,151	10,617	55,743	13,248	1·53	2·97	0·11	0·59

J. J. WALKER,

Comptable de la division de la mécanique.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

C—Tableau indiquant le nombre de locomotives et des différentes sortes de voitures, wagons et autre matériel roulant le 31 mars 1914 et le 31 mars 1915.

		Voitures à voyageurs.							Wagons à marchandises.									Wagons de construction.			
	Locomotives.	1re classe.	2e classe.	2e classe et bagage combinés.	Poste.	Poste et bagage combinés.	Bagage.	Total des voitures à voyageurs.	Wagons réfrigérants.	Wagons fermés.	Wagons à bestiaux.	Wagons réservoir à l'huile.	Wagons convertibles Hart-Otis.	Wagons à houille.	Wagons plates-formes.	Fourgons.	Wagons à marchandises.	Chasse-neige.	*Flangers.*	Pelle à vapeur.	Total des wagons de construction.
Disponibles, en état de service et en réparations, 31 mars 1914	22	19	9	5	4	3	6	46	308	3	28	1	15	11	150	3	519	10	8	1	19
A remplacer le 31 mars 1914	9	4	4	2	....	1	2	13	5	....	....	....	....	1	4	1	11	1	....	....	1
Total du matériel, 31 mars 1914	31	23	13	7	4	4	8	59	313	3	28	1	15	12	154	4	530	11	8	1	20
A remplacer le 31 mars 1914 tel qu'indiqué ci-dessus	9	4	4	2	....	1	2	13	5	....	....	....	....	1	4	1	11	1	....	....	1
Condamnés dans le cours de l'exercice 1915. Aucun	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Total condamnés le 31 mars 1915	9	4	4	2	....	1	2	13	5	....	....	....	....	1	4	1	11	1	....	....	1
Reconstruits au cours de l'exercice. Aucun	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....
A remplacer le 31 mars 1915	9	4	4	2	....	1	2	13	5	....	....	....	....	1	4	1	11	1	....	....	1
Ajoutez, comme étant de service et en réparation	22	19	9	5	4	3	6	46	308	3	28	1	15	11	150	3	519	10	8	1	19
Total du matériel, 31 mars 1915	31	23	13	7	4	4	8	59	313	3	28	1	15	12	154	4	530	11	8	1	20

J. J. WALKER,
Comptable de la division de la mécanique.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

D—Relevé du nombre de milles parcourus, et de la houille, de l'huile, de la graisse et des chiffons consommés par les locomotives au cours de l'exercice clos le 31 mars 1915.

Mois.	Consommation.					Consommation moyenne par 100 milles.			
	Locomotives milles parcours.	Tonnes de houille.	Chopines d'huile pour soupapes.	Chopines d'huile pour locomotives.	Livres de chiffons.	Livres de houille.	Chopines d'huile pour soupapes.	Chopines d'huile pour locomotives.	Livres de chiffons
1914.									
Avril	32,393	1,097	448	1,096	482	7,585	1·38	3·38	1·48
Mai	38,837	1,062	560	1,200	581	6,125	1·44	3·08	1·49
Juin	42,602	1,162	500	1,084	589	6,109	1·17	2·54	1·38
Juillet	49,604	1,337	712	1,624	742	6,037	1·43	3·27	1·49
Août	48,219	1,478	684	1,548	676	6,865	1·42	3·21	1·40
Septembre	48,442	1,340	728	1,492	765	6,196	1·50	3·08	1·57
Octobre	45,164	1,302	596	1,368	749	6,457	1·31	3·07	1·66
Novembre	41,958	1,287	564	1,232	689	6,871	1·34	2·93	1·64
Décembre	41,111	1,290	620	1,208	775	7,028	1·50	2·93	1·88
1915.									
Janvier	35,462	989	556	1,088	640	6,247	1·57	3·06	1·80
Février	33,078	1,163	546	1,016	558	7,875	1·65	3·07	1·68
Mars	38,138	1,127	660	1,096	760	6,619	1·73	2·87	1·99
Total	495,008	14,634	7,174	15,072	8,006	6,622	1·45	3·04	1·61

J. J. WALKER,
Comptable de la division de la mécanique.

E—Au cours de l'exercice on a fait les travaux suivants aux ateliers des locomotives, à Moncton:—

Atelier de construction.

49 locomotives ont été reconstruites.
69 locomotives ont subi des réparations générales.
42 locomotives ont subi de fortes réparations.
1 locomotive a subi des réparations spéciales.

Forge.

On a forgé 2,800,770 livres de fer, y compris 1,236,398 boulons.
On a forgé 925,589 livres d'acier.
On a fabriqué 251,295 livres d'écrous.

Atelier des patrons.

On a fabriqué 98 patrons pour la fonte en laiton.
On a réparé 25 patrons pour la fonte en laiton.
On a fabriqué 199 patrons pour la fonte.
On a réparé 51 patrons pour la fonte.
On a fabriqué 50 patrons pour l'acier.
On a fabriqué 13 patrons pour l'acier.
On a fabriqué 13 patrons pour la fonte malléable.
On a réparé 36 patrons pour la fonte malléable.
On a modifié 18 patrons pour la fonte.
On a modifié 5 patrons pour l'acier.
On a modifié 8 patrons pour la fonte en laiton.
On a modifié 8 patrons pour la fonte malléable.
On a fabriqué 6 patrons divers.
On a fabriqué 4 patrons en planche pour faire sécher les noyaux.

Fonderie de laiton.

Suit le rendement de cet atelier:
506,694 livres de coussinets de laiton.
83,244 livres de fonte de laiton.
22,810 livres de métal antifriction.
67,050 livres de plomb antimonial.
4,800 livres de garniture métallique.

Suit le rendement de l'année:—

Atelier des machines—(Tournage de laiton).

On a réparé 395 manomètres.
On a réparé 363 marteaux à air.
On a réparé 32 forets.
On a réparé 286 pompes à air.
On a réparé 170 graisseurs.
On a réparé 40 outils à emboutir.
On a fabriqué 498 outils à emboutir.
On a fabriqué 74 cames de freins.
On a fabriqué 165 écrous de cames de freins.
On a fabriqué 134 vis de cames de freins.
On a fabriqué 101 leviers de freins.
On a réparé 52 vérins à boudin.
On a fabriqué 128 robinets de purge.
On a fabriqué 191 robinets à cylindres.
On a fabriqué 20 jeux de filières.
On a fabriqué 250 cuivres pour locomotives.
On a fabriqué 50 raccords de tuyaux flexibles.
On a fabriqué 160 couvertures pour hampe de drapeaux.
On a fabriqué 80 robinets de tubes indicateurs.
On a réparé 297 vérins hydrauliques.
On a réparé 257 régulateurs à calorifères.
On a réparé 559 injecteurs.
On a réparé 14 soupapes d'arrêt pour injecteurs.
On a fabriqué 681 godets à l'huile.
On a réparé 287 régulateurs de pompes à l'huile.
On a fabriqué 129 alésoirs.
On a fabriqué 42 soupapes d'échappement de boîte à àvapeur.
On a fabriqué 56 noix d'échappement de boîtes à vapeur.
On a fabriqué 119 petits robinets de tender.
On a réparé 375 manomètres.
On a exécuté 1,364 commandes d'atelier.
On a fabriqué 28 robinets de tenders.
On a fabriqué 6 robinets.
On a fabriqué 65 robinets de jauge.
On a fabriqué 342 coupe-tubes.
On a fabriqué 132 indicateurs de défauts des roues.
On a réparé 25 jauges pour appareils de chauffage des voitures.
On a fabriqué 5 presse-garnitures.
On a fabriqué 145 fragments de piston W. A.B.
On a fabriqué 500 godets graisseurs.
On a fabriqué 2 soupapes de démarrage.
On a fabriqué 69 bagues McCluskey.
On a réparé 12 armatures de lanternes.

Outre ce qui précède on a fait beaucoup d'ouvrage pour les ateliers de l'extérieur et la division des wagons, et on a examiné et réparé tous les régulateurs de pompes, les régulateurs à calorifères, les cylindres à freins à air comprimé, et les garnitures des locomotives et des tenders qui sont passés par les ateliers.

Atelier des machines (Mouvement).

On a fabriqué un levier de renversement.
On a réparé 269 tourillons et poulies de leviers de renversement.
On a réparé 144 bielles de suspension.
On a fabriqué 7 tiges excentriques.
On a réparé 434 tiges excentriques auxquelles on a posé des tourillons.
On a réparé 226 barres d'égalisation.
On a réparé et ajusté 129 arbres de renversement.
On a fabriqué 185 boîtes d'arbres de renversement.
On a réparé 171 boîtes d'arbres de renversement.
On a réparé 149 tiges de renversement.
On a réparé 75 cliquets d'arrêt de tiges de renversement.
On a fabriqué 43 cliquets d'arrêt de tiges de renversement.
On a réparé et ajusté 140 bielles d'extension de renversement.
On a fabriqué 16 soupapes.

Ateliers des machines—Suite.

On a façonné 216 soupapes auxquelles on a ajusté des douilles.
On a ajusté 99 clavettes de tiges de soupapes.
On a ajusté 48 tiges de soupapes aux douilles.
On a façonné 56 têtes de soupapes.
On a fabriqué 67 anneaux de division de soupapes.
On a fait à la machine et ajusté 525 garnitures de soupapes.
On a muni de douilles 82 boîtes de tiroirs régulateurs.
On a réparé 143 tiroirs modérateurs.
On a fabriqué et posé 24 tiroirs modérateurs.
On a posé des douilles à 112 chapeaux de robinets modérateurs.
On a ajusté 128 leviers modérateurs.
On a façonné à la machine et ajusté 387 cuivres à gros bouts de moyeux.
On a façonné à la machine et ajusté 62 vieux cuivres à gros bouts de moyeux.
On a façonné à la machine et ajusté 265 cuivres à petits bouts de moyeux.
On a fabriqué et ajusté 145 cales de grandes bielles.
On a fabriqué 140 clavettes à gros bouts de moyeux.
On a fabriqué 800 boulons de bielles.
On a fabriqué 139 écrous de bielles latérales.
On a muni de douilles 994 cuivres de bielles latérales.
On a fabriqué 248 tourillons de joints articulés.
On a fabriqué 321 douilles de joints articulés.
On a fabriqué et posé 244 coulisseaux.
On a fabriqué 201 tourillons de coulisseaux.
On a façonné et posé 87 tiges de pistons.
On a posé et ajusté des douilles à 115 nouveaux coffres à vapeur.
On a fabriqué 3 leviers de coffres à vapeur.
On a posé et ajusté des douilles à 79 vieux coffres à vapeur.
On a fait le recouvrement de 100 vieilles douilles de coffres à vapeur.
On a posé 406 rondelles de moyeux.
On a façonné à la machine et posé 308 nouveaux cuivres de boîtes de roues motrices.
On a redoublé 170 vieux cuivres de boîtes de roues motrices.
On a fabriqué 13 nouveaux cuivres de boîtes de roues motrices.
On a façonné et posé 169 graisseurs automatiques.
On a foré et ajusté sur essieux 752 boîtes de roues motrices.
On a façonné 35 garde-ressorts.
On a fabriqué 88 guides d'excentriques.
On a fabriqué 22 clavettes d'excentriques.
On a percé de nouveau 176 vieux guides d'excentriques.
On a fabriqué 56 poulies d'excentriques.
On a percé et ajusté de nouveau 113 poulies d'excentriques.
On a posé 268 plaques latérales.
On a fabriqué 4 cuivres de tiges d'excentriques.
On a fabriqué 19 douilles de traverses d'étriers.
On a fabriqué 200 clavettes de colliers pour excentriques.
On a fabriqué 21 rondelles de coiffe.
On a fabriqué 6 supports de régulateurs.
On a fabriqué 10 grandes bielles.

Ateliers des machines—Suite.

On a tourné 462 paires de bandages de roues motrices.
On a tourné 286 paires de bandages de roues de trucks de locomotives.
On a tourné 12 paires de bandages de roues de trucks d'arrière.
On a tourné 1,118 bandages de roues de wagons.
On a posé 378 bandages de roues motrices.
On a posé 758 paires de bandages de roues de wagons.
On a posé 331 paires de bandages de roues de tenders.
On a posé 146 paires de bandages de roues de trucks de locomotives.
On a tourné 208 moyeux de roues motrices.
On a redressé 631 coussinets.
On a façonné à la machine 20 cheminées en fonte.
On a raboté de nouveau 281 têtes de pistons.
On a fabriqué 147 têtes de cylindres.
On a tourné 138 tiges de pistons.
On a fabriqué 85 nouvelles tiges de pistons.
On a fabriqué 169 têtes de pistons.
On a fabriqué 34 cylindres et demi-selles.
On a fabriqué 13 centres de roues coulées pour trucks de locomotives.
On a façonné à la machine 18 centres de roues motrices.
On a fabriqué 83 tiges de guidage.
On a fabriqué 1,360 coins de roues motrices.
On a fabriqué 188 glissières.
On a réparé 307 soupapes à détente.
On a fabriqué 19 boîtes à vapeur.
On a fabriqué 5 châssis de locomotives.
On a fabriqué 200 couvercles de boîtes à vapeur.
On a foré, ajusté et muni de douilles, 55 cylindres.
On a fabriqué 10 tabliers.
On a fabriqué 17 guides de pivot de bogie.
On a fabriqué 76 boîtes de trucks de locomotives.
On a raboté de nouveau 703 coins.
On a foré de nouveau 319 roues d'acier.
On a ajusté et posé 54 essieux de tender.
On a ajusté et posé 54 essieux de roues motrices.
On a ajusté et posé 11 essieux d'arrière.
On a ajusté et posé 189 essieux de roues de wagons.
On a fabriqué 50 portes et anneaux de boîtes à fumée.
On a fabriqué 27 boutons à manivelle.
On a fileté 65,705 entretoises.
On a tourné et fileté 20,950 entretoises.
On a fileté 908,000 boulons.
On a tourné 22,639 boulons de locomotives.
On a foré 330,700 écrous.
On a foré et ajusté 847 bandages de roues de wagons.
On a rempli 27 bandages.
On a fabriqué 32 portes de foyers.
On a foré et ajusté 394 bandages de tenders.
On a foré et ajusté 172 bandages de locomotives.
On a fabriqué 20 bagues d'agrafage.
On a fabriqué 63 boîtes à graisse.
On a fabriqué 125 encastrements d'essieux.
On a fabriqué 51 boîtes de soupapes.
On a fabriqué 32 soupapes.
On a fabriqué 89 écrous d'acier pour tiges de pistons.
On a fabriqué 80 appuis.
On a fabriqué 4 galets.
On a tourné 663 paires de bandages de tenders.

Atelier des machines—Suite.

On a fabriqué 2 sifflets.
On a réparé 144 sifflets.
On a ajusté et posé 15 essieux de trucks de locomotives.
On a ajusté et posé 2 essieux de chasse-neige.
On a fabriqué une plaque de rotation.
On a fabriqué 25 entretoises transversales.
On a fabriqué une crapaudine à rotule.
On a fabriqué 4 douilles de truck articulé à un seul essieu.
On a fabriqué 48 vis de réglage de freins de roues motrices.
On a fabriqué 108 chevilles de porte-sabots.
On a fabriqué 16 têtes d'échappement.
On a fabriqué 18 tuyères.
On a raboté de nouveau 1,200 boîtes de roues motrices.
On a réparé 120 guides d'excentriques.
On a façonné 3 soupapes.
On a fabriqué 74 enveloppes de cylindres.
On a posé deux bandages et quatre roues à une grue.
On a fabriqué 34 couteaux à boudin.
On a fabriqué 6 appuis de freins de roues motrices.
On a fabriqué un pulvérisateur pour chaudière (Bettington).
On a fabriqué 18 couvercles de réservoirs à l'huile
On a fabriqué une soupape pour réservoir à l'huile.
On a fabriqué un arbre de couche pour le ventilateur dans la chambre des chaudières.
On a posé 47 essieux et galets de contact.
On a fabriqué 11 balanciers transversaux.
On a fabriqué 11 tables tournantes.
On a construit deux jetées pour le pont de Nashwaak.
On a fabriqué 4 crapauds.
On a fabriqué une plaque de fourneau à lunette.
On a fabriqué 20 semelles de têtes de pistons.
On a fabriqué 2 traverses de pivots de trucks de locomotives.
On a fabriqué un châssis de truck.
On a fabriqué 32 pendants de traverses de pivots.
On a fabriqué 26 chevilles de pendants de traverses de pivots.
On a fabriqué une selle avec ressorts à cuvette.
On a fabriqué 8 jambes coulées.
On a fabriqué 12 courroies à gros bouts.
On a fabriqué 9 sabots à friction.
On a fabriqué 22 arbres intermédiaires pour chasse-neige.
On a fabriqué 3 cylindres à air pour chasse-neige.
On a fabriqué 10 oscillateurs pour chasse-neige.
On a fabriqué 9 pistons et montants pour chasse-neige.
On a fabriqué 36 couteaux pour chasse-neige.
On a fabriqué 47 mâchoires de tiges de traction.
On a fabriqué 10 glaces de faux tiroirs.
On a fabriqué 9 tirants.
On a fabriqué 7 équerres de crapaudines à rotule.
On a fabriqué 2 fontes de toitures.
On a fabriqué 6 brides d'attache de tuyau.
On a fabriqué 1 dessus plat.
On a fabriqué 20 essieux de wagons.
On a fabriqué 9 soupapes.
On a fabriqué un anneau pour bœuf.
On a fabriqué 4 huilières.
On a fabriqué 3 engrenages d'angle.
On a fabriqué 4 mâchoires à mandrines.
On a fabriqué 18 boudins munis de glace pour boue.
On a fabriqué 7 repos amovibles.
On a fabriqué 2 guides de pivots.
On a fabriqué 4 tuyaux de régulateurs.
On a fabriqué 2 couvercles de robinets de fermeture.
On a fabriqué 6 tuyaux collecteurs de vapeur.
On a fabriqué un bras de rappel.
On a fabriqué 2 bras de consoles.
On a fabriqué 12 coulisseaux.
On a fabriqué 13 soupapes de sûreté.
On a fabriqué 16 bielles de suspension pour traverses de pivot de truck.
On a fabriqué 8 chevilles de bielles de suspension pour traverses de pivot de truck.
On a fabriqué 8 douilles de traverse de pivot de trucks.
On a fabriqué 4 rochets.
On a fabriqué 6 tringles de réglage.
On a fabriqué 19 tiges de façonnage.
On a fabriqué 105 tiges de guidage.
On a fabriqué 2 consoles à charpente de bois.
On a fabriqué 69 entretoises.
On a fabriqué 351 plaques d'assises d'aiguille.
On a fabriqué 84 chapes.
On a fabriqué 34 chevilles de bielles de suspension.
On a fabriqué 2 parties d'arrière de châssis en fonte.
On a fabriqué 50 contre-rails.
On a fabriqué 12 cadres de foyers.
On a fabriqué 14 grandes bielles.
On a fabriqué 11 bielles latérales.
On a fabriqué 109 centres de galets de contact.
On a fabriqué 32 bielles de suspension pour traverses de pivot.
On a posé 48 roues en fonte.
On a fabriqué 4 supports de glissières.
On a raboté 9 bielles latérales.
On a fabriqué un mandrin.
On a fabriqué 15 coins à friction.
On a foré 6,803 roues fondues en coquille.
On a foré 63 roues d'acier.
On a calé à la presse sur essieux 5,991 roues fondues en coquille.
On a calé à la presse hors d'essieux 11,864 roues fondues en coquille.
On a calé à la presse sur essieux 100 paires de roues d'acier.
On a raboté 120 boîtes de roues motrices.
On a fabriqué 10 jeux de changements de voies à aiguille.
On a fabriqué 6 supports de grille.
On a construit 4 bases de quai.
On a fabriqué 4 couvertures pour bases de quai.
On a fabriqué 9 tuyaux verticaux.
On a fabriqué 39 fontes d'attelage.
On a fabriqué une calotte de dôme.
On a fabriqué 12 couvercles de cylindres à air.
On a fabriqué 15 pinces-coupantes.
On a fabriqué un tablier.
On a fabriqué 8 appuis de sièges.
On a fabriqué 5 bielles latérales.
On a fabriqué 8 bielles de suspension pour traverses de pivot.
On a fabriqué 15 douilles en cuivre.

Atelier des machines—Fin.

On a fabriqué 8 chevilles pour calottes de dômes.
On a fabriqué 4 tas à river.
On a fabriqué 68 balanciers.
On a fabriqué 7 bielles de démarrage.
On a fabriqué 14 soupapes de régulateurs.
On a fabriqué 4 poulies.
On a fabriqué 13 têtes de colonnes.
On a fabriqué 8 coulisses.
On a fabriqué une poutre pour la grue de déblaiement n° 3.
On a réparé un moteur électrique à Truro.
On a fabriqué un piston pour ascenseur.
On a fabriqué un arbre de couche pour la pelle à vapeur n° 3.
On a réparé une roue de friction à cannelures triangulaires.
On a posé quatre roues de truck pour grue à charbon.
On a posé un nouvel essieu pour grue à charbon.
On a réparé 4 vérins à vis appartenant au vapeur *Scotia*.
On a réparé un compresseur à air pour le dépôt de locomotives de Moncton.
On a fabriqué une poutre élévatoire pour grue.
On a ajusté 4 poulies à la grue à charbon n° 12.
On a réparé le compresseur à air de Campbellton.
On a réparé la pompe pour le service d'eau de Chatham.
On a réparé l'essieu moteur principal et l'engrenage de la grue n° 4.
On a fabriqué un essieu moteur et un piston.

Atelier de forge.

On a fabriqué 314 cœurs.
On a réparé 180 cœurs.
On a réparé 325 cœurs élastiques.
On a fabriqué 314 changements de voies à aiguille.
On a réparé 246 changements de voies à aiguille.
On a fabriqué 4 chevalets de manœuvre.
On a réparé 243 chevalets de manœuvre.
On a fabriqué 23 chevalets de manœuvre d'aiguilles doubles.
On a réparé 108 chevalets de manœuvre d'aiguilles doubles.
On a fabriqué 201 tiges de manœuvre.
On a réparé 416 tiges de manœuvre.
On a fabriqué 6 chevalets de protection.
On a réparé 3 chevalets de protection.
On a fabriqué 22 goupilles de pentures.
On a réparé un élévateur à rails.
On a fabriqué 946 ciseaux pour couper les rails.
On a réparé 991 ciseaux pour couper les rails.
On a fabriqué 373 forets.
On a réparé 345 forets.
On a fabriqué 221 pinces à griffes.
On a réparé 217 pinces à griffes.
On a fabriqué 190 barres de renfort.
On a réparé 60 barres de renfort.
On a fabriqué 72 pics.
On a posé 97 pics.
On a réparé 640 pics.
On a fabriqué 7 rochets.
On a réparé 23 rochets.
On a fabriqué 324 clefs à écrous de rails.
On a réparé 95 clefs à écrous de rails.
On a réparé 67 marteaux débourreurs.
On a fabriqué 269 marteaux débourreurs.
On a réparé 89 vérins à rails.
On a fabriqué 123 battes droites.
On a fabriqué 60 pinces à rails.
On a réparé 6 pinces à rails.
On a réparé 16 haches.
On a fabriqué 4 barres d'acier.
On a fabriqué 68 tirants.
On a réparé 20 tirants.
On a fabriqué 32 bielles de connexion.
On a ferré 2 chasse-neige.
On a fabriqué 8 jougs.
On a coupé 8 rails.
On a fabriqué 504 liens de rails.
On a fabriqué 210 plaques de manchons.
On a fabriqué 132 plaques de glissement.
On a fabriqué 95 étriers.
On a fabriqué 4 séries de liens pour moule en béton.
On a fabriqué 2 grilles en fer.
On a fabriqué 24 changements de voies à aiguille.
On a réparé 5 charrues à ballast.
On a fabriqué 274 pentures de barrières.
On a fabriqué 12 poinçons en acier.
On a fabriqué 6 croisements en losanges.
On a réparé une scie à rails.
On a fabriqué 6 plongeurs de riveuse.
On a réparé une grue à vapeur.
On a fabriqué 36 coulisses de charrues.
On a fabriqué 36 chevilles de coulisses pour charrues.
On a fabriqué un dérailleur.
On a fabriqué un support de galets pour le dépôt des locomotives de Moncton.
On a réparé 9 presses à cintrer les rails.
On a fabriqué 8 règles d'écartement.
On a réparé 23 règles d'écartement.
On a fabriqué 7 courbes à forer.
On a réparé 2 courbes à forer.
On a fabriqué 11 cadres à rochets.
On a réparé 6 cadres à rochets.
On a fabriqué 20 éclisses extérieures.
On a fabriqué 6 cercles pour réservoir.
On a fabriqué 1,254 plaques de choc.
On a réparé 3 plaques de choc.
On a abouté 16 rails.
On a réparé 34 wagonnets.
On a construit 2 wagonnets.
On a fabriqué 25 éclisses.
On a fabriqué 1,811 fontes de têtes de changements.
On a fabriqué et fourni 13,003 livres de boulons.
On a fabriqué 46 arrêts de wagons.
On a réparé un arrêt de wagon.
On a fabriqué 620 contre-rails.
On a fabriqué 47 boulons de fixation.
On a fabriqué 153 coupe-rails.
On a réparé 293 coupe-rails.
On a fabriqué 35 chevalets de retenue.
On a réparé 5 chevalets de retenue.
On a fabriqué 341 livres de tiges à œillet.
On a fabriqué 6 séries de ferrements pour wagonnets.
On a posé 21 paires de roues et 21 essieux de trucks pour le montage des locomotives.
On a réparé 20 masses.
On a fabriqué 45 masses.
On a fabriqué 76 bielles à tête.
On a réparé 16 bielles à tête

On a fait des réparations générales aux épandeurs de ballast, aux charrues à ballast centrales, aux fossoyeurs, aux moutons, aux charrues latérales, on a examiné toutes les parties accessoires de ces machines et on les a réparées au besoin. On a fait de grandes réparations aux machines de l'atelier.

Atelier des tenders.

On a enlevé 140 réservoirs de tenders de leurs châssis.
On a réparé 250 soupapes.
On a réparé 200 tiges de tiroirs.
On a fabriqué 117 marchepieds.
On a réparé 110 marchepieds.
On a fabriqué 74 traverses de devant.
On a enlevé 39 traverses de derrière.
On a fabriqué 127 rideaux latéraux.
On a fabriqué 27 portes de cabines.
On a fabriqué 224 châssis.
On a fabriqué 65 planches de couverture.
On a fabriqué 295 sièges de cabine.
On a fabriqué 142 dessous de lanternes.
On a réparé 103 cabines.
On a fabriqué 25 cabines.
On a fabriqué 510 coussins.
On a fabriqué 565 manches de marteaux.
On a fabriqué 2,874 manches de masses.
On a fabriqué 250 maillets.
On a fabriqué 16 bases de sémaphores.
On a fabriqué 34 dessous de lampes de branchement.
On a fabriqué 51 coffres à outils.
On a réparé 48 coffres à outils.
On a fabriqué 43 boîtes à outils.
On a réparé 60 boîtes à outils.
On a encerclé 62 chaudières.
On a fabriqué 41 flasques.
On a fabriqué 8 trucks.
On a réparé 262 trucks.
On a fabriqué 12 échelles.
On a réparé 22 échelles.
On a fabriqué 11 brouettes.
On a réparé 41 brouettes.
On a fabriqué 5 cadres de tenders.
On a réparé 119 cadres de tenders.
On a prolongé 3 cadres de tenders.
On a prolongé 11 réservoirs de tenders.
On a fabriqué 12 cadrants.
On a fabriqué 56 tiges de tiroirs.
On a fabriqué 12 portes de cabine.
On a fabriqué 137 planchers de cabine.
On a fabriqué 151 planches de couverture pour cabines.
On a fabriqué 32 enveloppes à ressort.
On a fabriqué 126 paires de sièges.
On a fabriqué 46 ressorts en spirale.
On a fabriqué 31 boîtes à métal antifriction.
On a fabriqué 23 manches de clefs anglaises.
On a fabriqué 47 planches de lanternes.
On a fabriqué 19 fontes d'arrière.
On a fabriqué 19 fontes debutoir.
On a fabriqué 6 fontes d'avant.
On a fabriqué 2,050 doublures de pompes.
On a fabriqué 15 armoires.
On a fabriqué 28 manches de pics.
On a fabriqué 13 fontes de centre.
On a fabriqué 80 filets à fusée.
On a fabriqué 150 collets de boîtes à tourillons.
On a fabriqué 26 pieds de biche.
On a fabriqué 5 tableaux indicateurs.
On a construit 10 échelles de meunier.
On a réparé 3 échelles de meunier.
On a fabriqué 1 tender.
On a construit une remise à grue.
On a fabriqué 4 presses à cintrer.
On a fabriqué 23 chasse-pierres.
On a réparé 10 trucks à main.
On a réparé une boîte à débuis.
On a fabriqué 8 marchepieds.
On a fabriqué 32 coussins à friction.

Atelier de chaudronnerie.

On a posé 42,158 entretoises.
On a réparé et posé 41,000 tuyaux.
On a fabriqué 16,500 viroles de cuivre.
On a réparé 6,050 viroles de cuivre.
On a enlevé 6,050 tuyaux.
On a rapiécé 5,056 tuyaux.
On a fabriqué 3,000 entretoises.
On a riveté 1,064 roues.
On a coupé 260 plaques.
On a posé 832 tuyaux neufs.
On a fabriqué 350 dragues.
On a posé 300 boulons à rochet.
On a fabriqué et posé 33 plaques de portes.
On a fabriqué et posé 38 plaques latérales.
On a fabriqué et posé 33 plaques de tuyaux.
On a rapiécé 82 foyers.
On a éprouvé 107 chaudières.
On a réparé 106 cadres de tenders.
On a fabriqué 32 cheminées de locomotives.
On a réparé 77 cendriers.
On a réparé 136 réservoirs de tenders.
On a fabriqué 35 cendriers.
On a réparé 30 réservoirs à l'huile.
On a réparé 95 traverses de pivot.
On a réparé 34 trucks.
On a fabriqué 2 trucks.
On a fabriqué 64 longues cheminées.
On a fabriqué 89 tuyaux intérieurs de cheminées.
On a construit 2 cadres de tenders.
On a fabriqué 63 traverses de ressorts.
On a posé 78 traverses de devant.
On a fabriqué 6 entretoises.
On a tubé 41 chaudières.
On a fabriqué 14 capuchons de fourneaux.
On a réparé 10 forges.
On a fabriqué 20 godets graisseurs.
On a réparé 20 tuyaux intérieurs de cheminées.
On a fabriqué 75 seaux à houille.
On a réparé 20 trucks d'atelier.
On a fabriqué 75 coulisses de cendriers.
On a fabriqué 10 cheminées basculantes.
On a fabriqué 20 tabliers.
On a fabriqué 20 entretoises de leviers de serrage.
On a fabriqué 18 portes à houille.
On a fabriqué 20 couloirs à houille.
On a soudé 4 collerettes de trou de visite.
On a fabriqué 1 cendrier.
On a mandriné et quarderonné 35,000 tuyaux.

Atelier des pièces en cuivre et fer-blanc.

On a fabriqué 3,200 jeux de garnitures métalliques.
On a muni 8,377 boyaux à air de nouveaux raccords.
On a muni 2,129 boyaux à signaux de raccords.
On a muni 2,377 boyaux à vapeur de raccords.
On a examiné et réparé 207 tubes de locomotives.
On a fabriqué 20 lanternes de chasse-neige.
On a réparé 254 réchauds économiques.

Atelier des pièces en cuivre et fer-blanc—Fin.

On a fabriqué 56 larmiers.
On a fabriqué 8 tuyaux galvanisés.
On a fabriqué 459 plaques lubrifiantes.
On a fabriqué 164 couloirs en cuivre.
On a fabriqué 174 doublures de pompes.
On a fabriqué 22 boîtes à cire.
On a fabriqué 26 couloirs de tenders.
On a réparé 138 armatures de lanternes.
On a fabriqué 15 entonnoirs.
On a réparé 8 forges.
On a fabriqué 2 tuyaux à suif.
On a fabriqué 192 lisières d'enveloppe.
On a fabriqué 5 cercles en cuivre.
On a fabriqué 2 cuillers à pot.
On a fabriqué 3 seaux en fer.
On a fabriqué 4 lanternes.
On a fabriqué 24 pots à peinture.
On a fabriqué 16 boudins.
On a fabriqué 2 réchauds à gaz.
On a fabriqué 2,200 crochets-agrafes en cuivre.
On a recouvert de métal antifriction 4 billes.
On a réparé 3 becs de lance à incendie.
On a réparé 3 tuyaux de réservoirs.
On a réparé 800 rondelles de cuivre
On a réparé 20 porte-cartes.
On a fabriqué 36 lanternes de cabine.
On a fabriqué 91 protecteurs de lanternes de locomotives.
On a fabriqué 1 sourdine.
On a fabriqué 1 pot à feu.
On a fabriqué 1 poilier.
On a fabriqué 10 couvercles en fer-blanc.
On a fabriqué 20 tenders W.A.B.
On a fabriqué 2 glacières.
On a fabriqué 1 jet de sable.
On a fabriqué 3 grandes cuillers en fer-blanc.
On a fabriqué 24 balles indicatrices.
On a réparé 72 soupapes à gaz.
On a réparé 15 crépines à pompe.
On a réparé 148 garnitures métalliques de stores.
On a fabriqué 22 coudes de protection.
On a fabriqué 1,000 anneaux de joint en cuivre.
On a fabriqué 2 réflecteurs en cuivre.
On a fabriqué 55 garnitures métalliques de stores de wagons.
On a fabriqué 300 godets graisseurs.
On a fabriqué 4,500 jeux de garniture de tiges de soupapes.
On a fabriqué 5 couvercles en cuivre.
On a ferré 5 chasse-neige.
On a réparé 19 traverses de tenders.
On a réparé 2 cabines de locomotives.
On a réparé 3 chaudières d'aqueduc.
On a réparé 18 entretoises des leviers de serrage.
On a réparé 6 cadres de tenders.
On a renouvelé 11 cadres de foyers.
On a réparé et muni de nouveaux couvercles les réservoirs à faz.
On a réparé les appareils qui réchauffent l'eau d'alimentation de la chaudière.
On a construit un foyer à l'huile.
On a tubé trois nouveaux tenders.
On a fabriqué 60 portes de trémies à charbon.
On a réparé 100 robinets de réservoirs à eau.
On a réparé 1 tender pour mouton.
On a réparé la pelle à vapeur N° 4
On a réparé la grue à houille N° 11.
On a fabriqué 100 crapaudines.
On a réparé 1 tender pour mouton.
On a construit 4 couloirs de déchargement.
On a fabriqué 12 lames de grattoir.
On a fabriqué 330 bagues en cuivre à double épaisseur.

On a réparé, modifié et renouvelé certains tuyaux en cuivre de pompes à vapeur et de lubrificateurs, certains raccords en cuivre sur boîtes à vapeur, certains dômes et couvercles en cuivre, des boîtes de roues motrices et de trucks, certains tuyaux à air de freins Westinghouse, et on a examiné aux ateliers les chaudières de 207 locomotives.

On a muni 140 tenders de tuyaux pouvant être reliés à ceux des trains de la ligne, tuyaux de signaux et tuyaux à vapeur; et on a examiné et réparé au besoin tous les tuyaux à eau.

On a fait des réparations à l'ascenseur du bureau principal à Moncton et au système de chauffage et à la plomberie des stations suivantes: Norton, Nauwigewauk, Apohaqui, gare des voyageurs et remises à marchandises, Moncton, Chatham Junction, Amherst, Sackville, Newcastle, Campbellton, Springhill Junction, Hampton, Sussex; aussi au bureau principal à Moncton, aux résidences des employés à Moncton, aux cottages du gouvernement à Moncton, à la salle de repos, au bureau du parc, au restaurant, aux bureaux des nouveaux ateliers, à l'atelier des wagons à marchandises, à la remise des bestiaux, à l'atelier de construction, et à la salle des essais à Moncton.

On a réparé les poêles, les tuyaux et les fournaises de toutes les stations sur la ligne où le besoin s'en faisait sentir.

Usines électriques.

On a réparé 2,100 cordons de prolongement.
On a fabriqué 420 cordons de prolongement.
On a renouvelé 1,200 lampes incandescentes.
On a posé des tuyaux neufs et des fils dans 52 cabines de locomotives.
On a réparé 164 armatures de lanterne.
On a réparé 75 lanternes de locomotives.
On a enroulé de nouveau 61 armatures.
On a renouvelé et réparé 156 lanternes de vigie.
On a réparé et éprouvé 64 bobines de champ.
On a réparé 34 porte-lumière de pupitre.
On a examiné et réparé les accessoires de 6 grues.
On a réparé 233 démarreurs.
On a installé 83 nouvelles lampes indépendantes pour machines.
On a réparé 22 forets électriques.

Usines électriques—Fin.

On a réparé 3 forets électriques.
On a installé 8 moteurs neufs.
On a fabriqué et installé 10 grappes de lumières.
On a posé des nouvelles rondelles à 75 moteurs.
On a réparé 2 ascenseurs électriques.
On a réparé 80 conjoncteurs.
On a réparé 100 commutateurs.
On a éprouvé 161 accessoires de locomotives.
On a enlevé et replacé 12 démarreurs avec cadres.
On a renouvelé 16 tuyaux et conduites de moteurs.
On a conduit à l'usine d'électricité 3 nouvelles transmissions rigides et une nouvelle ligne sur poteaux.
On a enlevé et réparé 10 commutateurs à l'usine d'électricité.
On a réparé tous les circuits d'éclairage et 2 excitateurs de l'usine d'électricité.
On a examiné et réparé le système d'allumage.
On a réparé 41 lampes Cooper Hewitt.
On a installé 6 lampes à nitrogène de 750 watts dans l'atelier de forge.
On a installé 8 lampes de 300 watts, et une grappe de lumières dans l'atelier de chaudronnerie.
On a réparé et renouvelé 18 grappes de 4 lumières chacune.
On a regarni de tuyaux 16 bancs.
On a enroulé de nouveau 9 armatures pour moteur D. C.
On a enroulé de nouveau 7 armatures pour moteur A. C.
On a isolé de nouveau 14 batteries.
On a fabriqué 12 bagues de mica de commutateurs.
On a enroulé de nouveau 4 interrupteurs d'aimant.
On a réparé un générateur pour Campbellton.
On a réparé un démarreur d'appareil à vide pour l'enlèvement de la poussière, envoyé d'Halifax.
On a enroulé à nouveau un compteur à réglage automatique pour Halifax.
On a conduit aux ateliers des cœurs trois nouvelles lignes de travail et on y a installé des lumières et des accessoires nouveaux.
On a conduit de nouvelles lignes à la chambre des chaudières, et on y a installé lumières et des accessoires nouveaux.
On a conduit de nouvelles lignes dans le vieil atelier des cœurs, et on a réparé 5 grappes de lumières.
On a posé des fils et des lumières dans le bureau du contremaître des trains de formation.
On a réparé les batteries et renouvelé les lumières du wagon de l'administration n° 28; on y a également installé des sonneries électriques; et on a réparé tous les générateurs et régulateurs.
On a installé de nouveaux fils dans le wagon de l'administration "Dufferin", on y a fait de petites réparations et on a nettoyé ses batteries.
On a enlevé et renouvelé tous les fils du wagon "Hochelaga", et on a examiné et peinturé tous les accessoires.
On a fait des réparations aux fils des wagons "Niagara", "Connaught", "Acadia", "Bras d'Or", "Shelburne", N° 129", "Nipissing" et "Boularderie".
On a fait les travaux électriques suivants aux ateliers de Moncton:—
On a installé 13 nouvelles grappes de lumières "Benjaman", 18 cordons de prolonment, 12 lampes à arc avec poulies et câbles, 48 lampes de guichet, de nouveaux transformateurs de mesure pour lampes à arc, et des conduites de cordons de prolongement sur les colonnes du centre dans l'atelier des wagons.
On a posé des conduites et des fils dans l'atelier des pièces de fer-blanc, et on y a installé 8 lampes à poulie; on a réparé la machine à couper les tuyaux, on y a placé l'armature, et on garni le démarreur neuf de conduites et de fils.
On a conduit une nouvelle ligne de travail à l'atelier de planage, en la faisant passer par une canalisation installée à cet effet.
On a fait des réparations au nouveau bureau dans l'atelier des wagons à marchandises, on y a posé des conduites et des fils.
On a posé des conduites et des fils dans la chambre de chargement pour les moteurs et les lumières; on a réparé 18 lumières Cooper Hewitt, et on a peinturé les tubes neufs et les commutateurs.
On a installé six nouvelles lampes mobiles pour les machines dans l'atelier de planage, et on a réparé 22 moteurs, démarreurs et conjoncteurs. On a également renouvelé et nettoyé les lampes une fois par mois.
On a posé les conduites et les fils nécessaires dans le vieil atelier des wagons à marchandises pour y installer des lumières à poulies.
On a renouvelé les lampes de l'atelier d'ébénisterie, réparé les circuits et nettoyé les lampes une fois par mois, et réparé les moteurs, les démarreurs et les conjoncteurs.
On a posé les conduites et les fils nécessaires dans l'atelier de réparation des voitures de première classe pour y installer des lumières à poulies, on a enlevé le moteur à tampon et on a installé une nouvelle conduite pour moteur et démarreur.
On a réparé le moteur et le commutateur de l'atelier de rembourrage, et on a renouvelé et nettoyé les lampes.
On a réparé les lumières et les conduites dans l'atelier de la peinture, on a renouvelé, les lampes, les douilles, et les protecteurs, et on a nettoyé les lampes tous les mois.
On a conduit de nouvelles lignes d'éclairage dans le soubassement des magasins, et on y a posé des lampes.
On a installé de nouveaux cordons de sonneries et de nouvelles sonneries dans les bureaux des entrepôts.

On a fait les travaux spéciaux suivants:—

On a réparé un tuyau de fournaise dans l'atelier de forge.

On a installé des conduites d'eau dans la nouvelle partie de l'atelier à wagons.

On a réparé les soupapes hydrauliques des usines à gaz.

On a installé des réservoirs à l'huile dans la fonderie à laiton.

On a installé des réservoirs à l'huile dans l'atelier de forge.

On a installé une conduite aérienne dans l'atelier des cœurs.

On a installé une nouvelle machine à souder les tubes dans l'atelier de chaudronnerie.

On a enlevé les machines de l'ancien atelier des cœurs et on les a installées dans le nouvel atelier.

On a installé un nouvel appareil pour scier les tubes dans l'atelier de chaudronnerie.

On a modifié les moteurs à gaz de manière à employer du gaz naturel en place de gaz artificiel, il a ainsi fallu changer toutes les soupapes, etc.

On a installé trois radiateurs dans les bureaux avec toutes les soupapes et tuyaux nécessaires.

On a fabriqué un réservoir à gazoline pour Stellarton.

En plus de ce qui précède on a fait toutes les réparations nécessaires aux machines des ateliers, aux moteurs à gaz, au compresseur à air, aux pompes, aux chaudières, aux grues, et aux conduites d'eau, d'air et de vapeur de tous les ateliers.

On a construit une couverture pour la chaudière Bettington et on a réparé les appareils pour la conduite du feu.

On a installé une nouvelle conduite à vapeur dans l'atelier des cœurs, et un nouvel ascenseur à air dans l'atelier des machines.

On a fabriqué un tambour à nettoyer les locomotives.

On a posé des marchepieds à une grue dans l'atelier de chaudronnerie.

On a fabriqué trois réservoirs à gazoline.

On a réparé les machines de l'atelier de forge, et on y a installé un marteau-pilon à vapeur.

On a examiné les tubes à vapeur de tous les ateliers.

On a examiné et réparé les conduites aériennes de tous les ateliers.

On a réparé trois chaudières pour les faire servir à des fins de chauffage à la culée n° 2, Halifax.

On a acheté et installé les machines suivantes pour l'atelier de locomotives à Moncton:—

Une machine Hart à souder les tubes d'amenée des gaz chauds au surchauffeur, capacité, tubes de 2″ et 6½ complété avec des mandrins à souder pour tubes de locomotives de 2″ et 2¼″; placé pour commande de moteur, mais exclusif du moteur.

Une scie à chaud et un appareil à mandriner les tubes combinés pour tubes de 1½″ à 3″, disposé avec magasin pour maintenir les extrémités et appareil pour mandriner.

Une machine à gouttine à cylindre simple pneumatique de surchauffeur pour tubes de 1½″ à 6½″ et avec coins pour tubes de locomotives de 2″ à 2¼″ et tubes d'amenée des gaz chauds au surchauffeur de 5″ à 5⅝

On a acheté et installé aux endroits suivants les machines pour les usines d'énergie dont la liste suit plus bas:—

Moncton—

Un appareil Morse-Dester n° 3 pour réglage des tiroirs de soupapes de ¼″ à 3″.

Campbellton—

Un appareil de chauffage à foyer ouvert pour l'eau d'alimentation de la chaudière, de 400 c.v.

Un appareil Morse-Dester n° 3 pour le réglage des tiroirs de soupapes de ½″ à 3 pouces.

Une pompe à vide de 6″ par 10″ par 12″.

Truro—

Un appareil de chauffage de 400 c.v. à foyer ouvert pour l'eau d'alimentation de la chaudière.

Une pompe duplex de 7½″ par 5″ par 10″ pour l'alimentation de la chaudière.

Une pompe duplex de 6″ par 4″ par 6″ pour l'alimentation de la chaudière.

Un compresseur à air de 13″ et 20″, de 19″ et 12″ par 14″.

Une pompe à vide de 6″ par 10″ par 12″.

Stellarton—

Un appareil de chauffage de 400 c.v. à foyer ouvert pour l'eau d'alimentation de la chaudière.

Un appareil Morse-Dester n° 3 pour réglage des tiroirs des soupapes de ¼″ à 3″.

Une pompe à vide de 6″ par 10″ par 12″.

Mont-Joli—

Un appareil de chauffage de 200 c.v. à foyer ouvert pour l'eau d'alimentation de la chaudière.

Une chaudière tubulaire de retour de 72 pouces par 16 pieds avec cheminée.

Saint-Jean—

Une pompe duplex de 6″ par 4″ par 6″ pour l'alimentation de la chaudière.

Un appareil de chauffage de 200 c.v. à foyer ouvert pour l'eau d'alimentation de la chaudière.

Point-Tupper—

Une pompe duplex de 6″ par 4″ par 6″ pour l'alimentation de la chaudière.

Point-Tupper—Fin.

Une pompe à vide de 5½″ par 8″ par 7″.

Un appareil de chauffage de 200 c.-v. à foyer ouvert pour l'eau d'alimentation de la chaudière.

Mulgrave—

Une pompe duplex de 6″ par 4″ par 6″ pour l'alimentation de la chaudière.

Un appareil de chauffage de 200 c.-v. à foyer ouvert pour l'eau d'alimentation de la chaudière.

Chaudière-Jonction—

Une pompe duplex de 7½″ par 5″ par 100″ pour l'alimentation de la chaudière.

Un appareil de chauffage de 200 c.-v. à foyer ouvert pour l'eau d'alimentation de la chaudière.

Sydney—

Une pompe duplex de 7½″ par 5″ par 10″ pour l'alimentation de la chaudière.

Un compresseur à air de 11″ et 18″, de 16″ et 10″ par 12″.

Un appareil de chauffage de 200 c.-v. à foyer ouvert pour l'eau d'alimentation de la chaudière.

Rivière-du-Loup—

Une pompe duplex de 10″ par 6″ par 12″ pour l'alimentation de la chaudière.

Un appareil Morse-Dester n° 3 pour le réglage des tiroirs de soupapes de ½″ à 3″.

Une pompe à vide de 6″ par 10″ par 1″.

Elévateur d'Halifax—

Une chaudière stationnaire type de locomotive avec une surface de chauffage de 1,250 pieds carrés, de 16 pieds de longueur, et un foyer de 6 pieds de largeur.

On a fait les travaux suivants aux ateliers de wagons de Moncton au cours de l'année:—

On a construit 19 wagons réfrigérants à grande vitesse.

On a converti deux wagons fermés en *flangers*.

On a converti 9 wagons fermés en wagons à bestiaux.

On a converti un wagon fermé en voiture d'arpentage et d'inspection.

On a converti un wagon plate-forme en un wagon régaleur de ballast.

On a réparé 9,646 wagons à marchandises et 264 voitures à voyageurs aux ateliers de Moncton au cours de l'année.

On a fait les travaux spéciaux suivants:—

On a muni 1,118 wagons à marchandises, 48 voitures à voyageurs et 1 *flanger* d'appareils de sûreté américains au cours de l'année, conformément aux ordonnances de la commission du commerce entre Etats.

On a enlevé 269 soupapes-triples de F-36 sur des wagons à marchandises et on les a remplacées par des soupapes K-1.

On a muni 347 wagons à marchandises de leviers acme.

On a installé le système de siphons Bohn sur cinq wagons-restaurants, l' "Oromoctot", le "Arthabaska", le "Madawaska" et le "Tobique".

On a fait des réparations aux sofas de fumois de 8 wagons-dortoirs, le "Nashwaak", le "Painsec", le "Québec" et le "Petitcodic".

On a changé les lampes d'applique droites dans 8 wagons-restaurants en lampes d'appliques tournées en bas, dans le "Frontenac", le "Madawaska", le "Malagash", l' "Oromocto", le "Tobique", l' "Arthabaska", le "Shogomoc" et le "Whycocomagh".

On a changé les cuvettes basculantes du wagon "Antigonish" en une suite continue de lavabos de nickeline.

On a changé les lavabos en marbre et les cabinets d'aisance à sec dans cinq wagons-salons, le "Lorne", le "Stanley", l' "Acadia", le "Lansdowne" et l' "Evangeline", en lavabos de nickeline et en cabinets d'aisance à chasse d'eau Duner.

On a muni 61 voitures à voyageurs d'extincteurs chimiques.

On a changé les lampes à gaz à flamme plate sur 26 voitures à voyageurs en lampes munies de manchons à incandescence.

On a changé le wagon poste et messageries combinées n° 627 en un wagon-poste.

On a en partie converti quatre vieux wagons-dortoirs, l' "Amherst", le "Dalhousie", le "Kennebecasis" et le "Montmorenci" en voitures de colons.

On a fait disparaître les fumoirs dans trois voitures de première classe, les nos 93, 94 et 95.

On a changé trois wagons-poste et fumoirs en wagons-poste et messageries, ce sont les nos 622, 623 et 624.

On a posé des pointes rabattues à 14 chasse-neige.

On a converti 4 voitures de colons et fourgons à bagage combinés en wagons de commissariat.

On a fait des réparations générales au matériel roulant énuméré dans la liste qui suit:—

2,675 wagons à marchandises.
59 chasse-neige et *flangers*.
15 voitures de première classe.
5 voitures de colons.
5 wagons-poste.
6 wagons-dortoirs.
1 wagon à approvisionnement.
3 fourgons de queue.
3 wagons-auxiliaires.
5 voitures de deuxième classe.
11 fourgons à bagage.
1 wagon d'administration.
11 wagons-combinaisons.

On a fait les réparations ordinaires aux wagons suivants:—

101 fourgons de queue.
21 voitures de deuxième classe.
52 fourgons à bagages.
2 wagons d'administration.
21 wagons-dortoirs.
22 wagons à combinaison.
1 wagon auxiliaire.
75 voitures de première classe.
13 voitures de colons.
12 wagons-poste.
6 wagons-salons.
6 wagons-restaurants.
3 wagons-cuisines.
4,317 wagons à marchandises.

On a fait de légères réparations au matériel roulant dans l'ordre suivant:—

76,871 wagons à marchandises.
88 voitures de première classe.
46 voitures-colons.
19 wagons-poste.
4 wagons-salons.
35 wagons-lits.
2 wagons auxiliaires.
5 appareils d'installation de pilotis.
37 voitures de seconde classe
33 fourgons à bagages.
30 wagons d'administrations.
4 wagons-restaurants.
16 wagons à combinaison.

Atelier de peinture.—On a nettoyé, peint (première couche), mastiqué, poli, peint, décoré et verni les wagons suivants:—

7 wagons-dortoirs.
9 voitures de première classe.
4 fourgons à bagages.
1 wagon-poste.
1 wagon d'administration.
5 voitures de deuxième classe.
4 voitures-colons.

On a nettoyé, patronné et verni les wagons suivants:—

67 voitures de première classe.
20 voitures de deuxième classe
13 voitures-colons.
5 wagons-restaurants.
6 wagons-salons.
20 fourgons à bagages.
15 wagons-poste.
4 wagons d'administration.
14 wagons-dortoirs.
1 wagon auxiliaire.

On a peint, décoré et verni le matériel roulant suivant:—

18 voitures de première classe.
15 fourgons à bagages.
6 voitures de colons.
3 wagons auxiliaires.
6 wagons-dortoirs.
42 chasse-neige.
5 voitures de transport.
1,119 wagons à marchandises.
On a peint, décoré et verni 263 locomotives et tenders.
25 voitures de deuxième classe.
52 fourgons de queue.
5 wagons-poste.
1 wagon-restaurant.
15 wagons-plates-formes.
13 pelles à vapeur, grues et martinets.
On a décoré à neuf et retouché 7,023 wagons à marchandises.

On a aussi fait les travaux suivants:—

54 coffres à outils peints.
62 lampes-signaux de raccordement et lampes à queue peintes.
9 pupitres peints.
1,350 manchons de boyaux à vapeur, à air et à signaux.
5 grandes caisses peintes.
19 coffres à outils peints.
22 échelles peintes.
15 chaises peintes.
4 grands cabinets peints.
51 planches-avis peintes.
29 trucks peints.
19 moustiquaires (châssis) peints.
13 tables peintes.
60 échelles à wagons peintes.

Wagons-salons, wagons-restaurants et wagons-dortoirs nettoyés 11,934 fois.
Voitures de première et de deuxième classes nettoyées 55,177 fois.
Fourgons à bagages, à provisions et à lait et wagons-poste nettoyés 23,636 fois.
Voitures à voyageurs, wagons-salons, wagons-restaurants et wagons-dortoirs désinfectés 929 fois.
On a peint et décoré quelques effets tels que cheminées, escabelles, échelles, trucks à marchandises et à bagages, châssis, passerelles, boîtes à charbon, canapés, lumières de l'avant, cendriers, cadres, tabourets et autres menus objets.

Ebénisterie.—On a fabriqué les effets suivants:—

12 sièges de wagons de première.
17 manches de pinceaux.
1 boîte de batterie.
7 grandes boîtes.
107 doubles fenêtres.
17 casiers de bureau.
7 devantures de bassin.
3 cadres de bleus.
24 moustiquaires pour fenêtres.
14 rayons de devant.
2 fenêtres gothiques.
2 poteaux de téléphone.
6 grands comptoirs et accessoires.
9 chandeliers.

8 poulies.
26 pupitres.
8 châssis de pupitres.
6 grandes tables à dessin.
2 grandes armoires.
13 portes de grandes armoires.
3 écriteaux.
2 échelles mobiles.
15 boîtes à papier.
8 portes moustiquaires.
6 causeuses.
2 chaises.
19 tiroirs-boîtes.
10 casiers à cartes.
6 planches à anneaux.
26 coffres à outils pour mécaniciens.
10 caisses à outils.
11 grandes cloisons.
33 dessus de tuyaux et appuis
73 tabourets.
12 lumières pour pupitre.
16 marchepieds.
87 portes de vestibules et panneaux.
74 châssis de wagons.
22 châssis de voitures.
321 tableaux d'horaire.
21 dessus de table.
4 trappes.
13 escabeaux.
22 pochettes incrustées.
9 grands cabinets.
10 petits cabinets.
740 pieds de moulures.
97 grandes pochettes incrustées.
41 petites pochettes incrustées.
38 plaques de fermeture pour fenêtres.
78 appareils à clans d'arrêt pour fenêtres.
36 portes de wagons.
25 armoires à cuisine.
3 grandes garde-robes.
31 tables.
3 grandes tables de triage.
285 cadres de tableaux et de miroirs.
1 grande armoire à batterie.
58 dessous de sièges.
27 côtés de sièges.
143 dossiers de sièges.
3 réfrigérants pour wagons-restaurants.
14 tablettes.
2 éviers.
1 grand classeur.
1 classeur pour feuillets mobiles.
61 tables mobiles.
16 couverts à réservoirs.
32 marches de wagons.
450 commandes d'ateliers ont été remplies.

En outre, on a fabriqué quantité d'effets tels que rouleaux pour serviettes, tableaux d'horaires, boîtes à couteaux et manches, clefs d'horloge à l'usage des gardiens et nombre d'autres menus objets.

On a réparé les effets suivants :—

13 pupitres.
1 classeur.
59 chaises.
3 traîneaux.
45 portes de bureaux.
7 tables.
4 boites à déchets.
6 hamacs-lits.
19 dossiers de sièges.
40 paires de dessus de tuyaux.
2 barrières.
18 tables à dessin.
12 porte-cartes.
20 échelles.
40 tables pour voitures de colons.
40 glaces artistiques.
20 cadres d'arrêt des châssis.
9 services de tableaux à main.
6 services de moustiquaires.
12 marchepieds.
7 tiroirs.
107 châssis.
4 sofas.
2 boîtes à papier.
8 casiers de bureau.
30 grands panneaux.
8 équerres.
15 vestibules de wagons ont été refaits.
9 cases à papier.
5 portes de classeurs.
107 portes de wagons.
12 sièges de voitures de première classe.

Atelier de réparation de wagons à marchandises.—(En sus des réparations d'usage) :—

316 toitures ont été posées à des wagons à marchandises.
347 wagons ont reçu des leviers acme.
6 trucks à marchandises ont été construits.
357 wagons à marchandises ont été peints.
74 chasse-neige ont été dotés d'appareils d'accouplement automatiques.

Ateliers d'ameublements.—On a fait aux wagons suivants de sérieuses réparations qui comprenaient le renouvellement de l'ameublement, des tapis, matelas, stores et le nettoyage complet :—

5 wagons-restaurants.
4 wagons d'administration.
7 voitures de seconde classe.
2 wagons-poste et wagons-fumoirs.
13 wagons-lits.
12 voitures de première classe.
10 voitures de colons.

On a fait aux wagons suivants de légères réparations qui consistaient dans le lavage des sièges et des dossiers, planchers et côtés, et le nettoyage des matelas, sièges et dossiers de sièges et tapis ainsi que le remplacement des stores:—

13 wagons-colons.
2 wagons d'administration.
3 voitures-colons.
5 wagons-dortoirs.
17 voitures de première classe.
3 wagons-poste et wagons-fumoirs.

On a fait aux wagons suivants des réparations quelconques qui ont consisté dans la réparation et le rapiécetage des sièges et de leurs dossiers, matelas, tapis et chaises en osier:—

9 wagons-dortoirs.
60 voitures de première classe.
3 wagons-poste et wagons-fumoirs.
6 wagons-restaurants.
8 voitures-colons.

On a, sur l'ordre venu des ateliers, fabriqué les effets suivants:—

10 matelas et oreillers.
60 rideaux de vestibules.
20 rideaux chasse-poussière de vestibule.
4 services de rideaux pour chèvre.
847 sièges de voiture avec dossiers.
84 boyaux à eau.
1,692 rideaux de locomotives.
13 brancards.

On a aussi fabriqué certains menus objets tels que sacs à outils, stores de fenêtres, pavillons, tabliers de forgerons, sacs de malle, on a également réparé quelques chaises, hamacs, tabourets, sièges de voitures, sacs à outils, brancards, rideaux de vestibules, appareils à lever les châssis, escabeaux, portières, matelas et autres petits articles.

On a fabriqué à l'atelier de charpente ce qui suit:—

77 traverses de pivot.
2,109 tampons.
3,025 bois de traction.
50 côtés de trucks.
586 portes de wagons-fermés.
273 tableaux bas.
5,063 échelles de wagons.
45 échelles longues.
412 poutres d'arrière.
96 maillets à tête.
24 parcs à bestiaux.
2,411 boîtes grossières.
1,350 selles.
667 commandes venues des ateliers ont été remplies et livrées au département des magasins.
39 wagonnets.
31 portes extérieures.
32 boîtes à outils.
1 échelle à rallonge.
12 charpentes de wagon de poussée.
69 wagons de poussée achevés.
51 traverses de ressort.
22 sabots de freins.
4 templates à ballast.
44 traîneaux.
19 roues de wagons à mains.
21 portes de wagons frigorifiques.
464 cheminées.
3,192,294 pieds de bois.

On a réparé les effets suivants à l'atelier de planage:—

165 trucks à bagages.
21 traîneaux.
64 wagonnets.
21 brouettes.

On a acheté et installé ce qui suit pour le département des wagons:—

Appareil à gaz Pintsch pour le chargement des voitures à passagers—
4,265 pieds cubes de réservoirs à gaz pour Lévis.
300 pieds F8 1½ pouce, de tuyau de poids très lourd, 15 équerres très lourdes, 1½ pouce par 1½ pouce par ⅜ de pouce, et 15 soupapes nourricières pour le parc de Moncton.

Pour les ateliers de wagons à Moncton—
1 marteau à river à grand manche n° 60 Boyer, du poids de 23 livres, pour le travail de réparation des wagons en acier.
3 longueurs de 50 pieds chacune de boyau à outil pneumatique, ½ pouce, avec attaches, pour travaux de réparations aux wagons en acier.
1 forge portative n° 625-B, forme 2028, pour le réparage aux wagons d'acier.
2 forets électriques Van Dorn code 32000, pour courant alternatif de 200 volts, 1 phase, 60 cycles; vitesse 1,650 tours à la minute, poids 9 livres, avec bêche à combinaison et manche de cuirasse et chuck 00 et 10 pieds de fil électrique, pourvu de babèche Edson à fusée, pour le réparage des wagons d'acier.

Ateliers de Rivière-du-Loup.—On a exécuté le travail suivant au cours de l'année:—

39 locomotives ont subi des réparations générales.
1 locomotive a subi de sérieuses réparations.
22 locomotives ont subi des réparations d'un caractère spécifique.
4 boîtes à feu ont été fabriquées.
4 feuilles à tube ont été fabriquées.
4 feuilles de côté ont été fabriquées.
24 boîtes à feu ont été retapées.
83 chaudières à vapeur ont été examinées.
31 roues de trains de locomotives ont été enlevées.
40 roues de train de truc ont été enlevées.
161 bandages de roues motrices ont été fabriqués.
72 paires de bandages de roues de train de locomotives ont été fabriquées.
227 paires de bandages de roues de tender ont été fabriquées.
15 paires de bandages de roues de wagons ont été fabriquées.
3 cylindres neufs ont été posés.
28 machines de réserve ont été fabriquées.
34,491 boulons ont été forgés.
87,005 boulons ont été filetés.
10,033 clous ont été filetés.
800 livres d'écrous ont été taraudées.
55 locomotives et tenders ont été peints.
65,499 livres de barres de cuivre ont été coupées.
1,800 services de mise en paquets de/barres métalliques à piston ont été fabriquées.
1,950 jeux de garniture de tiges à soupape métalliques ont été fabriqués.
34,121 livres de forgeage ont été fabriquées.
503 ressorts de roues motrices ont été réparés.
79 ressorts de train de locomotives ont été réparés.
208 ressorts de train de tender ont été réparés.

Bon nombre de wagons à marchandises ont subi de légères réparations pendant l'année, et on a fait assez de travail destiné à d'autres départements du chemin de fer.

Ateliers d'Halifax.—On a fait les travaux suivants pendant l'année:—

6 locomotives ont subi des réparations quelconques.
37 locomotives ont subi des réparations spécifiques.
626 tubes neufs ont été mis en place.
10 boîtes à feu ont été réparées.
19 chaudières à vapeur ont été examinées.
12 roues de train de locomotives ont été enlevées.
31 bandages de roues motrices ont été fabriqués.
27 bandages de train de locomotives ont été fabriqués.
60 bandages de train de tenders ont été fabriqués.
13,500 tourillons ont été taraudés.
13 locomotives et tenders ont été peints.
122 jeux de garniture de tiges à piston métallique ont été fabriqués.
49 jeux de garniture de tiges à soupape métalliques ont été fabriqués.

Bon nombre de wagons à marchandises ont subi de légères réparations pendant l'année, et on a fait une certaine somme de travail pour les chemins de fer adjacents et pour d'autres départements de ce chemin de fer.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Voici un résumé des principaux travaux accomplis aux ateliers du chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard à Charlottetown:—

Ateliers des locomotives.—Quatorze locomotives ont subi des opérations générales; 55 locomotives, des réparations spéciales; 6 locomotives, de légères réparations; 11 locomotives ont été pourvues de tiges de cuivre de côté et de corps; tout le mécanisme moteur et de service a été examiné dans tous ses détails; on a examiné l'intérieur des chaudières à vapeur, de même que l'extérieur et on y a appliqué de la peinture; les boulons rivés des chaudières ont été examinés avec soin et on a mis en place 560 boulons neufs; 8 locomotives ont été pourvues de pistons neufs et de 12 tiges à piston; on a refait ou presque six réservoirs de tender et six corps de tender; on a réparé vingt boîtes à feu (foyer); on a fabriqué six têtes de piston et on en a doublé d'étain et plané quatorze; on a ressoudé trois cadres de locomotives.

On a fourni les pièces neuves suivantes: seize boîtes à roues, vingt boîtes à roues de truck, six sifflets, treize déclics de chaudière, vingt soupapes à détente, vingt soupapes à glissoire, vingt-quatre tiges de soupapes, trois cent vingt-six jeux de garniture métallique, vingt robinets de cylindre, quatre robinets de détente, quarante

poinçons, six cheminées, cent cinquante-cinq brides de truck, six traverses de pivot, quarante tiges de tiroir en laiton, vingt étriers de soupapes, vingt-quatre cannelles, dix soupapes d'arrêt, huit boutons de manivelle, quatre leviers de sonnerie, vingt tiges d'injecteur, six soupapes et chapeaux de régulateur, six tuyaux à vapeur, vingt ressorts de locomotive et un essieu moteur.

On a réparé trente injecteurs, soixante-douze godets graisseurs, vingt boîtes à graisse pour tige à piston, vingt-six cylindres pneumatiques, douze boîtes à chiffons, vingt-quatre glissières, soixante leviers de freins, vingt-cinq mâchoires de freins, quatre cent cinquante tourillons de freins et deux cent cinquante boulons de freins ont été forés et préparés.

On a installé sur leurs essieux cent dix jeux de roues; on a soudé et mis dans les chaudières cinq cent vingt-six tubes neufs, on a forgé soixante-dix mille livres de fer et quatre mille cent cinquante livres d'acier, on a fileté cinq mille livres d'écrous et l'on a fait quantité de réparations d'usage.

On a mis en bon état et réparé un engin levier et on a réparé une pelle à vapeur.

On a fait les réparations suivantes à une chaudière tubulaire de locomotive: un foyer neuf, des tubes, enveloppe externe d'une plaque d'avant, une sonnette de porte et son étui.

Fonderie de bronze.—Rendement, 13,975 livres de fonte de bronze.

Atelier de cuivre.—On a réparé la chemise à vingt-neuf chaudières tubulaires de locomotives. On a réparé cinquante-neuf lanternes de locomotives, quarante tuyaux de cuivre, douze tuyaux d'alimentation, vingt-quatre tuyaux de purge, soixante lampes de locomotives, dix-huit lanternes de gare, trente-trois lanternes de wagons, quatorze tuyaux de fer, deux cent quatre-vingt-cinq bidons à l'huile et de réservoirs à l'huile pour le département des magasins, une tuyère de soufflet pour la forge et huit échappements de levier de changement de marche pour le levier de re renversement, soixante bagues de fond, quarante boîtes de trucks, trente-deux plaques de cuivre et vingt-quatre boîtes de roue motrice ont été recouvertes de métal antifriction.

On a étamé vingt-huit têtes de pistons et quarante pièces de cuivre de bielles.

On a fabriqué quarante-huit couvre-joints en fil métallique, sept tuyaux de réservoir, dix tuyaux de cuivre, vingt-cinq tuyaux de fer, quarante-quatre entonnoirs de truck, seize cheminées, quatre pompes à huile, trois cases de cartes en aluminium pour les chaudières de la papeterie, une casserolle en fer-blanc pour le bureau des marchandises de Summerside, quatre casseroles semblables pour l'usine, soixante livres de soudure, vingt protecteurs de verre à eau, vingt-quatre signaux en fer-blanc pour le département du fret, un tuyau et un coude pouru la station d'Abherton et quatorze tuyaux de chandeliers.

On a étamé neuf coffres à glace, on a recuit et éprouvé quarante tuyaux de cuivre, on a monté sur pieds six chasse-pierres de locomotives, on a réparé soixante bidons à eau pour wagons et on a remplacé deux fois les tuyaux de submersion de toutes les locomotives.

Atelier des wagons.—On a fait des réparations aux effets suivants: soixante-huit voitures de première classe, quarante-huit voitures de seconde, vingt-six fourgons à bagages et à messageries, dix wagons-poste et wagons-fumoirs, deux cent soixante-huit wagons à bestiaux, cent quatorze wagons plates-formes, trois fourgons de queue, huit chasse-neige, cinq *flangers,* trois réfrigérants et dix-sept trucks à marchandises.

On a contruit trois paires de trucs de voitures à voyageurs, dix wagonnets, trois trucks neufs à marchandises, quatre trucks neufs à bagages, quatre quais d'embarquement de bestiaux, quatre pupitres de bureaux neufs avec siège, neuf paires de châssis avec leurs cadres, quarante et une plates-formes de chargement, treize portes avec cadres, un quai d'embarquement de moutons, six tiroirs à argent, six échelles à signaux Nunn, cinq boîtes à glace et six boîtes à charbon pour le hangar à charbon.

On a remis à neuf soixante-quinze traverses de pivot, cinquante-trois sabots de frein, trente-sept seuils de derrière, trente-deux planchettes à ressorts, dix-huit traverses, quatre-vingt-sept paires de trucs de wagons à marchandises, cent cinq boîtes à huile de wagons à marchandises, quatre-ving boîtes à huile pour voitures de voyageurs, six boîtes à charbon et onze wagonnets; on a reboisé dix wagons fermés, on a pourvu de nouvelles toitures trente-cinq wagons fermés et on a installé des boîtes neuves sur cinq wagons à charbon.

Atelier de peinture.—On a peinturé et verni douze locomotives, on a verni onze voitures de première classe, huit de seconde classe, quatre wagons-poste et wagons-fumoirs et on a nettoyé et verni trois wagons de messageries et à bagages, on a nettoyé trois wagons-poste et wagons à bagages et on a peinturé quarante-quatre wagons fermés et wagons à bestiaux, vingt wagons plates-formes et vingt wagons à charbon, trois *flangers* et cinq chasse-neige.

On a peinturé quatorze wagonnets, cinquante et une targes de raccordement, trois quais d'embarquement à bestiaux, trois plates-formes de chargement, six leviers de voie, vingt-quatre barrières de fermiers, vingt-huit portes, vingt-huit fenêtres et cadres, trois camions à main, six trucks à bagages et à marchandises, deux réservoirs à pelle à vapeur et cheminée, trois cadres à raccordement et appuis de réservoir à eau, douze bras de réservoir et vingt-trois affiches.

On a teint et verni quatre tiroirs à argent, un appui à presse, quatre pupitres avec siège, deux rayons, dix-huit effets d'ameublement de bureau, dix casses à cartes et une balustrade; on a préparé et peinturé vingt-trois châssis neufs, on a mis aux bâtisses environ cent vingt-cinq vitres, enfin on a décoré deux fenêtres de bureaux et vingt-deux enseignes pour marchandises. On a peinturé au dedans et au dehors les stations-signal de St-Andrews, cinq maisons et Duvar; on a préparé à la peinture la station-signal de New-Zealand de même que la cabane de la balance de la voie.

LA SECURITÉ AVANT TOUT.

On a fait les travaux suivants de nature spéciale aux ateliers de Moncton à la suite du mouvement "La sécurité avant tout" afin d'assurer une plus entière protection aux employés en même temps que pour sauvegarder la propriété. On a entouré de barres de bronze et de filets trente-cinq machines; on a protégé cinq roues circulaires; on a doté de protecteurs cinq roues d'émeri, on a fabriqué neuf chevaux; on a protégé six scies à ruban; on a mis en sûreté quatre volants; on a installé des isolateurs sous les fils qui se trouvent sur les grues; on a réparé les planchers dans les ateliers; on a réparé les voies à grues dans tous les ateliers; on a construit un nouveau réservoir à cendres; on a enfoncé les vis d'ajustage sur toutes les machines; on a fabriqué une plate-forme mobile; on a fabriqué une chaîne pour le levage des fardeaux; on a fait des appuis élevés pour le travail de huilage de l'arbre de couche; on a renouvelé les cheminées dans les ateliers de forge; on a réparé tout ce qui se trouvait de défectueux aux tuyaux; on a renouvelé tous les isolateurs; on a installé sur les grues des tableaux indicateurs de mouvement; on a fait une porte à l'escalier conduisant à l'étage supérieur de l'atelier d'ébénisterie; on a réparé et mis en bon état toutes les portes des ateliers, on a installé une garde au perce-tuyaux dans la chambre de chauffe; on a installé une protection autour de l'enclume des fabricants d'outils; on a réparé le rocambeau dans la chambre de chauffe; on a réparé la plaque d'avant; on a fait des réparations aux chèvres dans l'atelier de constructions; on a réparé tous les tuyaux à vapeur; on a réparé les poulies à l'ascenseur du magasin et on a appliqué une cuirasse; on a réparé les trottoirs; on a enlevé les fenêtres qui ne paraissaient pas très sûres; on a fait des réparations aux tuyaux de gaz acétylène.

RAPPORT DU SOLLICITEUR GENERAL.

CONTRATS et conventions auxquelles ont été parties les chemins de fer du gouvernement fédéral, au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 1915.

Numéro.	Date.	Entrepreneur.	Description.
	1914.		
7252	1er mai.......	Canadian Car & Foundry Co., Ltd.	Livraison de 180 cadres de wagons fermés.
7248	"	Canadian Locomotive Co., Ltd..	5 locomotives simples de raccordement.
7249	"	Canadian Locomotive Co., Ltd....	6 locomotives à marchandises, type consolidé.
7258	20 "	Nova Scotia Car Works, Ltd.....	Livraison de 180 cadres en acier de wagons fermés.
7272	22 "	International Correspondence Schools.	Transport du wagon d'enseignement (sur la voie).
7276	29 "	Dominion Iron and Steel Co., Ltd.	Des Eco'es de correspondance Internationale afin de faire la classe aux employés de locomotives, etc., de la compagnie de chemin de fer sur divers points.
7298	10 juin........	Dominion Bridge Company, Ltd..	Livraison de 5,000 tonnes de rails d'acier.
7299	10 "	Canadian Allis-Chalmers, Ltd...	Fabrication, érection et achèvement des ponts de chemins de fer suivants : Nepisiguit, Tête à Gouche, Moffat's, Métis, Rimouski, à un demi-mille à l'ouest de Trois-Pistoles, Trois-Pistoles.
7300	10 "	Hamilton Bridge Works Co., Ltd.	Fabrication, érection et achèvement d'un pont à trois quarts de mille à l'ouest de Saint-Anaclet, etc.
7301	10 "	Dominion Bridge Company, Ltd..	Fabrication, érection et achèvement du pont à l'ouest de la rivière Barney.
7304	12 "	Canadian Allis-Chalmers, Ltd.....	Fabrication, érection et achèvement de douze ponts de chemins de fer en acier.
7305	17 "	Rhodes-Curry Co., Ltd..........	Fabrication, érection et achèvement d'un pont de Bras Saint-Nicolas.
7346	22 juill........	John Moffatt & Shives Lumber Co., Ltd.	Fabrication, érection et achèvement d'un pont de chemin de fer en acier à 4 milles à l'ouest de la Rivière-du-Loup.
7357	4 août.......	The Northern Electric & Manufacturing Co., Ltd.	Pour certain travaux d'améliorations au sujet d'une arche du pont de l'Intercolonial, au ruisseau Christophe et sur la hauteur Moffatt, N.-B.
7362	13 "	Montreal Locomotive Works, Ltd ..	Etablissement d'un circuit de circulation du train de téléphone entre Truro et Halifax, N.-E.
7363	13 "	Montreal Locomotive Works, Ltd..	5 locomotives, genre Pacifique (roues motrices de 73 pouces).
7369	21 "	Corporation de la Ville de Fraserville, P.Q.	15 locomotives, genre Pacifique (roues motrices de 69 pouces).
7377	29 "	Union Switch & Signal Company..	Approvisionnement d'eau. Installation de signaux automatiques de Saint-John à Hampton—de Moncton à Pain-Sec-Jonction, N.-B., et de Windsor-Jonction à Halifax, N.-E.
7400	5 sept	W. M. Leacy.....................	Construction de la structure inférieure de la traverse de Kamouraska, Saint-Jean-Port-Joli, qui passe sur la voie du Transcontinental-National et des ponts de la rivière Noire.
7391	5 "	John McQuarrie..................	Livraison de trois abris réglementaire et de 24 cabanes à outils réglementaires.
7394	5 "	Eastern Car Co., Ltd............	Livraison ds 180 cadres en acier de wagons fermés.
7410	12 "	Angus McGillivray...............	Construction d'une ligne télégraphique d'un fil unique d'un point à ou près Dartmouth, N.-E., aux environs, à un point touchant ou approchant Upper-Musquodoboit, N.-E.
7409	19 "	McDonald & McIntosh...........	Construction de la structure inférieure des ponts qui traversent la rivière Barney à l'est et à l'ouest.
7434	24 "	R. B. Stewart..................	Construction de la structure inférieure du troisième pont qui traverse la rivière Barnaby.

CONTRATS et conventions auxquelles ont été parties les chemins de fer du gouvernement fédéral, au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 1915—*Suite*.

Numéro.	Date.	Entrepreneur.	Description.
7433	24 sept......	Eastern Car Company, Ltd......	Fourniture et livraison de quatre wagons creux d'une capacité de 75 tonnes.
7436	2 oct........	J. W. Bégin et J. A. Boulay........	Erection d'une station combinée, d'une remise de marchandises et d'un logement à Sainte-Perpétue, P.Q., et érection et achèvement de travaux d'agrandissement aux remises de marchandises à Matapédia, P.Q., Bathurst et Millerton, N.-B.
7516	30 "	R. S. & J. H. Henderson..........	Construction de la structure des ponts de la rivière Bras Saint-Nicholas et rivière du sud.
7542	17 nov........	Commissaires du Transcontinental-National.	Erection pour les chemins de fer du gouvernement aux frais des commissaires d'un pont à voie double au-dessus de la traverse souterraine du Transcontinental-National, à trois quarts de mille à l'ouest de la courbe Chaudière, Québec.
7537	20 "	Dominion Bridge Co., Ltd........	Fabrication, érection et achèvement de 14 ponts de chemins de fer en acier.
7536	20 "	Maritime Bridge Company, Ltd...	Fabrication, érection et achèvement de 12 ponts de chemins de fer en acier sur l'Intercolonial, et enlèvement des structures élevées actuelles.
7538	20 "	Hamilton Bridge Works Company, Ltd.	Fabrication, érection et achèvement de 4 ponts de chemins de fer en acier.
7550	20 "	Dominion Bridge Company, Ltd..	Fabrication, érection et achèvement des ponts de Little-Forks.
7539	20 "	Dominion Iron & Steel Co., Ltd...	Livraison de 10,000 tonnes de rails en acier.
7573	15 déc........	Hagen & Co., Ltd.................	Chauffage et plomberie, pilier numéro 2, Halifax, N.-E.
7572	18 "	R. B. Stewart....................	Construction des structures inférieures des ponts de Kouchibouguasis, seconde traverse de la rivière Barnaby, à un demi-mille à l'ouest de Sayabec, et de celui de rivière Noire.
7579	21 "	Aqueducts, Limited..............	Fourniture d'eau à Chaudière Junction, P.Q.
7577	22 "	Nova Scotia Construction Co., Ltd.	Construction et achèvement d'un poteau au nord du pilier numéro 2, Halifax, N.-E.
7580	29 "	Nova Scotia Construction Co., Ltd.	Aménagement intérieur du pilier numéro 2, Halifax, N.-E.
	1915.		
7593	15 janv.......	Canadian Car & Foundry Co., Ltd.	Livraison de 6 cadres de voitures de trajet de jour de première classe.
7595	18 "	The Shedden Forwarding Co., Ltd.	Transport de marchandises dans la ville de Montréal et dans Saint-Hyacinthe, P.-Q.
7606	9 fév........	Soper & McDougall................	Chemin de fer souterrain de la rue Moncton, N.-B.
7617	18 "	Dominion Bridge Co., Ltd........	Fabrication et érection de sept ponts de chemins de fer en acier.
7628	23 "	Ville de Drummondville, P.Q.....	Fourniture d'eau.
7619	23 "	John Starr Son & Co., Ltd........	Fourniture et installation d'un système électrique pour le nouveau pilier numéro 2 à Halifax, N.-E.
7624	1er mars......	Canadian Car & Foundry Co., Ltd.	Fourniture et livraison de cinq nouveaux chasse-neige en acier.
7633	11 "	Preston Car & Coach Co., Ltd....	Fourniture et livraison de quatre wagons-lits en acier.
7632	11 "	National Steel Car Company......	Fourniture et livraison de huit wagons-lits en acier.
7634	11 "	Eastern Car Company, Ltd.......	250 wagons à bascule en acier, capacité 50 tonnes.

H. F. ALWARD,
Solliciteur général,
pour les chemins de fer du gouvernement fédéral.

PROPRIÉTÉS louées aux chemins de fer du Gouvernement fédéral, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1915.

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locateur.	Description.	Comté et province.	Etendue.	Montant.
	1911					$ c.
*7660	41 fév	George J. England, et épouse	Terrain à Rivière-Georges	Cap Breton, N.-E.	1·64 acres	200 00
*7665	"	John Almond, et épouse	" "	"	1·58 "	200 00
*7667	"	John G. Musgrave, et épouse	" Little-Bras-D'Or	"	0·43 "	55 00
*7668	"	Angus Watson, et autres	" " "	"	1·78 "	250 00
*7686	"	George Hull, et épouse	" " "	"	1·71 "	750 00
*7687	"	James Levi Hull, et épouse	" " "	"	0·77 "	600 00
*7696	"	Eliza J. Christie, et autres	" " "	"	3·03 "	380 00
*7674	21 mars	Harriet Agnes Moffat, et autres	" " "	"	2·28 "	325 00
*7688	"	William Hull, et épouse	" " "	"	0·65 "	600 00
*7690	"	William H. Johnston, et autres	" " "	"	1·75 "	585 00
*7670	"	Peter D. Almond, et autres	" Rivière-Georges	"	1·12 "	150 00
*7661	28 "	Lamie Jessome, et épouse	" "	"	1·64 "	223 00
*7663	29 "	Susan Jessome	" "	"	2·62 "	335 00
*7669	2 "	Peter B. Moffatt, et épouse	" Little-Bras-D'Or	"	3·38 "	450 00
*7676	29 "	Neil McKinnon, et autres	" Rivière-George	"	0·51 "	80 00
*7659	30 "	Matilda J. Ingraham, et autres	" "	"	1·45 "	200 00
*7666	"	Peter Almond, et épouse	" "	"	2·30 "	300 00
*7685	"	Mary Ann Ross, et autres	" Little-Bras-D'Or	"	1·49 "	700 00
*7678	1er avril	Sarah Cashin	" " "	"	0·35 "	40 00
*7679	1er "	Edward Moore, et autres	" " "	"	0·54 "	120 00
*7664	3 "	James Almond, et épouse	" Rivière-Georges	"	0·04 "	100 00
*7689	3 "	Edwin W. Johnston, et autres	" Little-Bras-D'Or	"	1·36 "	580 00
*7692	8 "	George Howatson, et épouse	" " "	"	2·40 "	500 00
*7662	12 "	Jennie S. Piplar, et autres	" Rivière-Georges	"	0·73 "	150 00
*7680	15 "	Mary A. Debison, et autres	" Little-Bras-D'Or	"	0·36 "	110 00
*7697	20 "	Joseph McPherson	" " "	"	0·46 "	100 00
*7675	29 "	Commiss. d'écoles de Petit-Bras-D'Or	" " "	"	0·12 "	900 00
*7682	21 mai	John Hood	" " "	"	0·34 "	40 00
*7683	"	Daniel Hood, et épouse	" " "	"	0·83 "	140 00
*7694	31 juill	Mary S. Howatson, et autres	" " "	"	0·46 "	300 00
*7693	7 août	Robert B. Christie, et épouse	" " "	"	0·02 "	25 00
*7671	30 "	William Pero, et épouse	" Sydney Mines	"	13,843 pds. c.	1 00
*7691	4 oct	William J. Johnston, et épouse	" Rivière-Georges	"	2·14 acres	300 00
*7695	18 déc	Alexander Campbell, et épouse	" Little-Bras-D'Or	"	2·17 "	297 00
	1913.					
*7551	20 fév	Ellen Russell	Terrain à East Lawrencetown	Halifax, N.-E.	10·21 acres	1,200 00
*7388	8 avril	George J. Sproul, et épouse	" Chatham	Northumberland, N.-B.	1·3 "	300 00

*7386	4 juin	William J. Kelly	“	Chatham	Northumberland, N.-B.	3·58 “	400 00
*7385	23 “	George Simpson, *et ux*	“	“	“	1·63 “	250 00
*7553	30 oct	Reuben G. Crowell, *et al*	“	Eastern Passage	Halifax, N.-E.	3·44 “	68 80
*7558	“	Reuben G. Crowell, *et al*	“	“	“	4·22 “	84 40
*7387	15 nov	Samuel Waddleton, *et ux*	“	Chatham	Northumberland, N.-B.	1·46 “	700 00
*7591	24 “	Minnie J. Blenkhorn	“	Maccan	Cumberland, N.-B.	0·233 “	1 00
*7656	1er déc	John McMullin, *et ux*	“	Rivière-Georges	Cap Breton, N.-E.	1·04 “	581 25
*7658	“	Edward J. Johnston, *et ux*	“	“	“	0·07 “	26 15
*7672	“	Joseph O'Handley, *et ux*	“	“	“	0·96 “	435 93
*7684	“	Robert D. Wilson, *et ux*	“	“	“	1·72 “	335 00
*7291	12 “	Alice Ross	“	Stellarton	Pictou, N.-E.	460 pds. c	500 00
*7673	15 “	Mary Ann O'Handley, *et al*	“	Rivière-Georges	Cap Breton, N.-E.	1·01 acres	383 62
	1914.						
*7739	2 janv	Amédée Roy	“	St-Pierre	Montmagny, P.Q.	11,120 pds. c.	556 00
*7470	8 “	Clara Murchy, *et al*	“	Middle Musquodoboit	Halifax, N.-E.	7·72 acres	400 00
*7501	27 fév	Aubrey MacDonald, *et al*	“	Eastern Passage	“	3·75 “	18 75
*7471	9 mars	Robert McGunnigle, *et ux*	“	Elmsvale	“	2·12 “	78 44
*7502	9 “	Sidney Crowell	“	East Lawrencetown	“	0·80 “	100 00
*7761	9 “	Donald Horne, *et al*	“	Eastern Passage	“	0·18 “	10 00
*7657	16 “	Christie McKay, *et al*	“	Rivière-George	Cap Breton, N.-E.	2·13 “	356 25
*7519	17 “	Amos Conrod, *et al*	“	East Lawrencetown	Halifax, N.-E.	2·80 “	500 00
*7503	20 “	George W. Lloy, *et ux*	“	“	“	1·19 “	225 00
*7472	30 “	Richard Dunbrack, *et al*	“	Meaghers Grant	“	4·13 “	225 00
7473	8 avril	George Y. Silbey, *et ux*	“	“	“	1·94 “	400 00
7590	15 “	The Carritte Paterson Mfg. Co., Ltd	“	Fairview	“	4,282 pds. c	1
7254	15 “	F. de L. Clements	“	Gibson	York, N.-B.	4,956 “	500 00
7474	17 “	Willis E. Hebb, *et ux*	“	Middle Musquodoboit	Halifax, N.-E.	2·08 acres	200 00
7475	18 “	George B. Redmond	“	Centre Musquodoboit	“	2·13 “	150 00
7476	20 “	John Gaetz, *et al*	“	Musquodoboit (Port)	“	4·56 “	22 80
7559	20 “	John Gaetz, sr., *et al*	“	Musquodoboit	“	1·08 “	5 40
7495	20 “	The Alex Gibson Railway & Mfg. Co., Ltd., *et al*	“	Marysville	York, N.-B.	0·29 “	250 00
7477	27 “	Wm. McLean, *et ux*	“	Meaghers Grant	Halifax, N.-E.	1·95 “	136 50
7504	27 “	Provost Horne, *et ux*	“	Eastern Passage	“	0·17 “	10 00
7505	27 “	“ “	“	“	“	0·72 “	10 00
7478	28 “	Joseph E. Seeton, *et ux*	“	Meaghers Grant	“	1·51 “	30 20
7479	28 “	Sydney Dickie, *et al*, etc. (Commiss. du cimetière de Meaghers Grant)	“	“	“	1·42 “	100 00
7480	28 “	Wm. J. McBain	“	“	“	0·24 “	9 60
7481	1er mai	Burton Kerr	“	“	“	9·07 “	180 00
7482	2 “	Wesley Ritcy, *et ux*	“	Crawford (Chutes) et Musquodoboit (Port)	“	{5·56 {4·34 “	220 00
7483	2 “	Sarah Jane Anderson	“	Crawford (Chutes) et Musquodoboit (Port)	“	{1·86 {1·18 “	15 20
7346	2 “	Harvey Gillis	Chemin réservé au pont Moffatt, dans la paroisse d'Addington		Restigouche, N.-B.		

* Trop tard pour le rapport de l'an dernier.

PROPRIÉTÉS louées aux chemins de fer du gouvernement fédéral, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1915—*Suite.*

Numéro du bail.	Date de la signature.	Cédant.	Description.	Comté et province.	Etendue.	Montant.
	1914					$ c.
7506	7 mai	Eliza Leslie, *et al*	Terrain à East Lawrencetown	Halifax, N.-E.	1·93 acre	350 00
7621	18 "	James Benvie, *et ux*	" Upper Musquodoboit	"	1·52 "	12 16
7681	26 "	Annie Carr	" Sydney Mines	Cap-Breton, N.-E.	3,537 pds. c.	270 00
7555	27 "	Wm. A. Grant, *et ux*	" Meaghers Grant	Halifax, N.E.	2·63 acres	52 60
7484	2 "	John A. Flemming, *et ux*	" "	"	1·01 "	35 35
7677	2 "	Michael Cashin, *et ux*	" Sydney Mines	Cap-Breton, N.-E.	2,337 pds. c.	236 25
7485	4 "	Thos. E. Stewart, *et ux*	" Upper Musquodoboit	Halifax, N.-E.	4·35 acres	604 50
7486	10 "	Robert J. Stoddard, *et ux*	" Musquodoboit (Port)	"	6·33 "	31 65
7487	ne "	Abner L. Gaetz, *et ux*	" " "	"	7·33 "	100 00
7642	18 "	Byron S. Tulloch, *et ux*	" Eastern Passage	"	3·21 "	1,000 00
7444	18 "	Hugh Grant, *et ux*	" Woodside	"	0·68 "	2,100 00
7570	19 "	Sons of Temperance of Nova Scotia	" Upper Musquodoboit	"	1,073 pds. c.	26 00
7518	19 "	James K. Dickie, *et al*	" Meaghers Grant	"	2·15 acres	37 00
7435	6 "	Phydime Lecomte	Ferme traversant les droits de passage à Saint-François	Montmagny, P.Q.		225 00
7507	9 "	Thomas A. Naugle, *et ux*	Terrain à West Lawrencetown	Halifax, N.-E.	1·88 acre	100 00
7500	11 "	John H. Trider, *et ux*	" Cow Bay	"	5·68 "	28 40
7508	11 "	Scott Morash, *et ux*	" Cole Harbour	"	0·56 "	50 00
7648	17 "	John Urquhart, *et ux*	" Urquhart's Siding	Colchester, N.-E.	1·00 "	100 00
7763	22 "	George G. Hawkins	" Lawrencetown	Halifax, N.-E.	3·60 "	175 00
7488	31 "	Howard W. Wentzell, *et ux*	" Eastern Passage	"	0·21 "	50 00
7509	10 août	Charles W. Dunsworth	" Cow Bay	"	1·20 "	6 00
7521	13 "	James, A. Myers *et ux*	" Eastern Passage	"	0·88 "	25 00
7520	17 sept.	Wm. J. McMullin, *et ux*	" Middle Musquodoboit	"	4·74 "	140 00
7524	17 "	John A. Shaw, *et ux*	" " "	"	0·16 "	6 00
7569	17 et 21 sept.	Clarence B. Cole, *et ux*	" Little River	"	7·81 "	226 00
7557	19 "	Joseph Bruce, *et ux*	" Middle Musquodoboit	"	5·35 "	1,337 50
7552	21 "	Robert E. Cruikshanks	" Little River	"	3·22 "	80 50
7522	21 "	Burton J. Fox	" Middle Musquodoboit	"	5·44 "	260 00
7554	7 oct.	Austen H. Richardson	" Crawford (Chutes)	"	0·96 "	4 80
7641	10 "	Howard Bayers, *et ux*	" Crawford (Scierie)	"	0·91 "	4 55
7556	13 "	Samuel Gaetz	" Crawford (Chutes)	"	1·48 "	80 00
7585	14 "	Robert E. Cruikshanks	" Little River	"	0·73 "	36 50
7620	14 "	Sydney Cruikshanks	" "	"	0·74 "	18 50
7571	15 et 16 oct.	T. Cumming Holman, *et ux*; G. N. Gordon McKeen, *et ux*	" Middle Musquodoboit	"	0·02 "	26 00
7558	30 oct.	Reuben G. Crowell, *et al*	" Eastern Passage	"	4·22 "	84 40
7583	2 nov.	David A. Power, *et al*	" Crawford (Chutes)	"	7·93 "	39 65
7584	4 "	James Smith, *et al*	" "	"	2·01 "	10 15
7732	17 "	John C. Godfrey, *et al*	" Chatham	Northumberland, N.-B.	8,114 pds. c.	114 00

7639	1er déc........	George Scott..........................	Terrain à Little River....................	Halifax, N.-E..........	3·23 acres....	32 30
7649	5 "	Le Baron Drury Lockhart, *et al*.........	" Moncton..........................	Westmorland, N.-B.....	14,490 pds. c.....	1 00
7637	11 "	Elizabeth Finnamore....................	" Marysville......................	York, N.-B.............	0·39 acre.....	85 00
7638	17 "	John A. McPhee, *et ux*..................	" Oxford..........................	Cumberland, N.-E......	785 pds. c.....	100 00
	1915.					
7640	1er fév.........	John McFetridge, *et al*..................	" Middle Musquodoboit..........	Halifax, N.-E..........	0·11 acre.....	20 00
7650	25 "	Stephen J. McNeill, *et ux*...............	" Jamesville......................	Victoria, N.-E.........	0·46 "	50 00
7762	29 mars.........	George T. Sibley, *et ux*.................	" Meaghers Grant................	Halifax, N.-E..........	0·58 "	150 00
7764	29 "	Joseph Howe Roberts....................	" "	"	0·43 "	140 00
7767	30 "	James D. Grant, *et ux*..................	" "	"	3·55 "	100 00

H. F. ALWARD,
Avocat
pour les chemins de fer du gouvernement fédéral.

BAUX accordés par les chemins de fer du gouvernement fédéral,

Numéro du bail.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains ou droits accordés.
	1914.		
7361	1er janv....	Dominion Atlantic Ry. Co..	Ligne de chemin de fer de Windsor à Windsor Junction connue sous le nom de "Embranchement de Windsor".
7652	12 mars....	Ville de Fraserville, Qué....	Terrain à Fraserville, P.Q....
7121	3 avril.....	Clifford M. Jack...........	Droit de poser un tuyau d'eau en fer de 3 pouces de même qu'un tuyau d'eau en fer de 1 pouce sous les voies de l'Intercolonial, près de Halifax, N.-E.
7219	14 "	Moncton Tramways Electricity and Gas Company.	Privilège de poser et entretenir un tuyau à gaz de 4 pouces le long des terres de l'Intercolonial entre la gare Union et l'Avenue du Chemin de fer à Moncton, N.-B.
7224	23 "	The New Brunswick Telephone Co., Ltd.	Privilège de poser une ligne de téléphone traversant les voies de l'Intercolonial et un droit de passage à Beveridge, N.-B.
7221	23 "	Bliss A. Keith..............	Terrain à Anagance, N.-B....
7225	23 "	Reginald West..............	Terrain à Windsor Junction, N.-E....
7255	4 mai......	Atlantic Sugar Refineries, Limited.	Droit de poser des tuyaux d'eau sous les voies et sur la propriété de l'Intercolonial à Saint-Jean, N.-B.
7275	20 "	Ville de New Glasgow, N.-E.	Privilège de placer et d'entretenir 6 tuyaux d'égout sous les voies et sur le droit de passage de l'Intercolonial à New-Glasgow, N.-E.
7274	23 "	J. Renwick Robertson.......	Terrain à Rothesay, N.-B....
7295	5 juin......	H. H. Blackader............	Terrain à Pictou Landing, N.-E....
7311	17 "	Ferdinand Migneault........	Terrain à Métis, P.Q....
7333	17 "	Théodore Richard...........	Terrain à Petit-Métis, P.Q....
7310	17 "	M. F. Bergman.............	Terrain à Pugwash, N.-E....
7326	29 "	Corp. de la ville de Trenton, N.-E.	Privilège de poser et de maintenir un tuyau d'égout de 24 pouces en glaise vitrifiée au ponceau de l'Intercolonial à Smelt Brook, N.-E.
7321	2 juill......	George R. Slack............	Terrain à Londonderry, N.-E....
7327	8 "	La Cie Générale d'Entreprises Publiques, Ltée.	Privilège de poser et entretenir un tuyau en fer galganisé de 3 pouces pour l'air comprimé, et un tuyau de fer de 1¾ pouce galvanisé pour les fils électriques sous les voies de l'Intercolonial dans la ville de Lévis, P.Q.
7319	8 "	Wilfrid Levasseur...........	Terrain à Eel River, N.-B....
7316	7 "	N. B. Telephone Co., Ltd..	Privilège d'installer et entretenir une station publique non gratuite à Dorchester, N.-B.
7320	8 "	Wm. McFatridge............	Terrain à Prince's Lodge, N.-E....
7324	8 "	Caritte-Paterson Mfg. Co., Ltd.	Terrain à Fairview, N.-E....
7337	8 "	Clifford M. Jack............	Terrain à Fairview, N.-E....
7322	8 "	Fred King..................	Terrain à Conn's Mills, N.-E....
7334	13 "	Patrick Jordan Gray.........	Terrain à Salisbury, N.-B....
7356	1er août....	Calder Fraser Co., Ltd......	Terrain à Dartmouth, N.-E....
7358	5 "	Charles Stewart McLean....	Terrain à Londonderry, N.-E....
7384	7 "	J. A. Auger................	Terrain à Laurier, P.Q....
7359	7 "	Mme Catherine McPhee....	Terrain à Harcourt, N.-B....
7365	10 "	S. L. Trafton...............	Permission de faire fonctionner un coursier sur les lignes du Transcontinental-National.
7379	12 "	Mt. St. Vincent Academy...	Terrain à Rockingham, N.-E....
7374	21 "	Didace Gamache...........	Terrain à Causapscal, P.Q....
7370	21 "	East Pictou Telephone Co., Ltd.	Privilège de traverser au moyen de lignes de téléphone la propriété de l'Intercolonial et le dessous de ses voies à 73·08 milles à Mulgrave, S.D.
7364	21 "	N.B. Telephone Co., Ltd....	Installation et maintien d'une station publique non-gratuite à divers points.
7375	21 "	East Pictou Telephone Co., Ltd.	Privilège de construire une ligne de téléphone sur la ligne de l'Intercolonial à la plate-forme Sutherland, et à une traverse de ferme à un quart de mille à l'est de cette plate-forme.
7376	21 "	Wellington Dairying Co.....	Terrain à Wellington, I.-P.-E....
7378	21 "	Ville de Moncton, N.-B.....	Privilège de poser et d'entretenir un tuyau d'égout en terra cotta de 12 pouces sous la voie du quai de l'Intercolonial à Downing Street.
7407	21 "	William Howe..............	Terrain à Fairview, N.-E....

au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 1915.

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
			$ c.		
....	99 ans........	1er janv. 1914.	22,500 00	31 mars	31 mars 1914.
144 pds c........	A volonté........	1er mars 1914.	1 00	30 juin......	
....	"	" 1914.	1 00	30 sept......	.
....	"	1er avril 1914.	1 00	31 déc......	
....	"	1er mars 1914.	1 00	1er mars....	1er mars 1914.
2,988 pieds........	"	1er avril 1914.	5 00	"	" 1914.
0·12 acre........	"	" 1914.	1 00	1er avril....	1er avril 1914.
....	10 ans........	1er mai 1914..	5 00	1er mars....	1er mars 1914.
....	A volonté........	1er nov. 1909.	1 00	1er avril....	1er avril 1914.
347·7 pds c........	"	1er avril 1914.	5 00	"	" 1914.
4,750 pds c........	"	1er mai 1914 ..	5 00	1er mai.....	1er mai 1914.
85 pds c........	"	1er juin 1914...	1 00	1er nov.....	1er nov. 1909.
68 pds c........	"	" 1914...	1 00	1er avril....	1er avril 1914.
300 pds c........	"	" 1914...	1 00	1er mai.....	1er mai 1914.
....	"	" 1914...	1 00	1er juin.....	1er juin 1914.
½ acre........	"	1er juill.1914..	1 00	"	" 1914.
....	"	" 1914..	1 00	"	" 1914.
2,500 pds c........	"	" 1914..	1 00	"	" 1914.
....	A un an de la date de l'arrangement.	7 " 1914..	10% des recettes brutes.	1er juill.....	1er juil 1914.
16,100 pds e........	A volonté	1er " 1914..	1 00	"	" 1914.
600 pds c........	"	15 avril 1914..	1 00	"	" 1914.
				"	" 1914.
4,904 pds c........	"	1er juill.1914..	1 00	15 avril.....	15 avril 1914.
600 pds c........	"	" 1914..	1 00	1er juill.....	1er juill. 1914.
1,000 pds c........	"	" 1914..	2 00	"	" 1914.
199·82 pds c........	"	1er juin 1914..	1 00	"	" 1914.
0·38 acre........	"	1er juill.1914..	2 00	1er juin.....	1er juin 1914.
120 pds c........	"	20 juin 1914..	1 00	1er juill.....	1er juill. 1914.
0·51 acre........	"	1er juill.1914..	1 00	20 juin......	20 juin 1914.
....	"	10 août 1914..	....	1er juill.....	1er juill. 1914.
6,000 pds c........	"	" 1914..	1 00	....	....
0·44 acre........	"	1er oct. 1913..	1 00	1er août....	1er août 1914.
....	"	1er avril 1914.	1 00	1er oct......	1er oct. 1913.
....	Un an........	21 août 1914..	10% des revenus bruts.	1er avril....	1er avril 1914.
....	A volonté........	1er juin 1914..	1 00	1er juin.....	1er juin 1914.
1,950 pds c........	"	1er août 1914.	10 00	1er août....	1er août 1914.
....	"	" 1914.	1 00	"	" 1914.
400 pds c........	"	" 1914.	1 00	"	" 1914.

BAUX accordés par les chemins de fer du gouvernement fédéral,

Numéro.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains et droits accordés.
	1914.		
7368	31 août	George N. Prince...........	Terrain à Moncton, N.-B..........................
7399	5 sept......	Moncton Woodworking Co..	Terrain à Sunny Brae, N.-B.......................
7494	1er oct......	Jos. Meunier................	Terrain à Bic, P.Q................................
7354	10 nov......	Samuel Laughlin (mandataire de prop. de Wm. Sproule.)	Terrain à Campbellton, N.-B......................
7533	10 "	Ville de Moncton, N.-B.....	Terrain à Moncton, N.-B..........................
7543	11 nov......	Travelers Ins. Co...........	Droit et privilège pour les agents des chemins de fer de vendre des billets d'assurance sur les accidents.
7540	20 "	J. E. Berger.................	Terrain à Saint-Fabien, P.Q.......................
7560	1er déc.....	Scofield Bros................	Terrain à Saint-Jean, N.-B........................
7561	1er "	H. L. D. McLeod...........	Terrain à Fréderícton, I.-P.-E....................
7564	9 "	Eugene Bernard.............	Terrain à Canaan, N.-B............................
7565	9 "	Ville de Dartmouth, N.-E..	Droit et privilège de poser et d'entretenir un tuyau d'égout de 6 pouces sur la propriété et sous les voies de l'Intercolonial à Pictou.
7587	30 "	Sydney Herbert Taylor.....	Terrain à Sydney, N.-E...........................
	1915		
7596	22 janv.....	Ville de Pictou, N-.E.......	Droit et privilège de poser et entretenir un tuyau de gaz de 6 pouces sur le droit de passage et sous les voies de l'Intercolonial à Moncton, N.-B.
7598	30 "	Matthews et Scott...........	Terrain à Georgetown, I.P.-E.....................
7616	30 "	Moncton Tramways Electricity & Gas Co., Ltd.	Droit ot privilège de traverser la propriété et les voies de l'Intercolonial au moyen de fils électriques à un point près de Ferrona Junction, N.-E.
7599	1er fév.....	Ministère de la Marine et des Pêcheries.	Terrain à Canaan, N.-B............................
7603	5 "	East River Mutual Telephone Company.	Terrain à Sayabec, N.-B...........................
7615	18 "	James Gotre.................	Terrain près de Campbellton, N.-B................
7629	23 "	John Fenderson & Co., Ltd..	Privilège de poser et entretenir un tuyau d'égout de fonte de 18 pouces en travers du droit de passage et sous les voies de l'Intercolonial à Sydney.
7626	24 "	Daniel Richards.............	Terrain à Saint-Jean, N.-B........................
7625	1er mars...	Ville de Sydney, N.-E......	Droit et privilège de poser un tuyau d'égout de 15 pouces.
7627	3 "	William Maynes..............	Sur le droit de passage de l'Intercolonial et sous ses voies à Riverside, N.-B
7635	8 "	Realities, Limited..........	Terrain à Leitches Creek, N.-E..................
7636	17 "	James Dunlop...............	Droit et privilège de poser et entretenir un tuyau d'égout de 6 pouces sous les voies de l'Intercolonial à Fairview, N.-E.
7646	24 "	Caritte-Paterson Mfg. Co., Ltd.	Droit et privilège de poser et entretenir un tuyau d'égout sur le droit de passage et sous les voies de l'Intercolonial à Rimouski, P.Q.
7655	29 "	Corporation de la ville de St-Germain de Rimouski, P.Q.	Terrain à Saint-Romuald, P.Q....................
7723	31 "	Mme Selina Jane Atkinson faisant affaires sous les dehors et le nom de "Henry Atkinson, enr."	

au cours de l'exercice se terminant le 31 mars 1915—*Fin.*

Superficie.	Terme.	Commencement du terme.	Loyer annuel.	Dû chaque année.	Premier versement dû.
			$ c.		
449 pds c.	A volonté	1er août 1914.	1 00	1er août	1er août 1914.
3,058 pds c.	"	1er sept. 1914.	1 00	1er sept.	1er sept. 1914.
6 acres	"	20 juill. 1914.	10 00	20 juill.	20 juin 1914.
1,340 pds c.	"	30 juin 1914.	5 00	30 juin	30 " 1914.
1,500 pds c.	"	1er sept. 1914.	5 00	1er sept.	1er sept. 1914.
	Un an	1er déc. 1914.			
0·085 acre	A volonté	1er nov. 1914.	1 00	1er nov.	1er nov. 1914.
66 pds c.	"	" 1914.	5 00	"	" 1914.
800 pds c.	"	1er oct. 1914.	5 00	1er oct.	1er oct. 1914.
16,855 pds c.	"	1er nov. 1914.	5 00	1er nov.	1er nov. 1914.
	"	1er déc. 1914.	1 00	1er déc.	1er déc. 1914.
1,252 pds c.	"	1er nov. 1914.	10 00	1er nov.	1er nov. 1914.
	"	1er janv. 1915.	1 00	1er janv.	1er janv. 1915.
31,800 pds c.	"	1er déc. 1914.	100 00	1er déc.	1er déc. 1914.
	"	1er janv. 1915.	1 00	1er janv.	1er janv. 1915.
104 pds c.	"	1er mai 1914.	1 00	1er mai	1er mai 1914.
	"	1er oct. 1914.	1 00	1er oct.	1er oct. 1914.
9,483 pds c.	"	1er nov. 1914.	5 00	1er nov.	1er nov. 1914.
736 pds c.	"	1er fév. 1915.	5 00	1er fév.	1er fév. 1915.
2,393 pds c.	"	1er juill. 1914.	16 50	1er juill.	1er juill. 1914.
	"	1er mars 1915.	1 00	1er mars	1er mars 1915.
522 pds c.	"	1er déc. 1914.	11 00	1er déc.	1er déc. 1914.
	"	1er mars 1915.	1 00	1er mars	1er mars 1915.
400 pds c.	"	1er janv. 1915.	1 00	1er janv.	1er janv. 1915.
	"	1er avril 1915.	1 00	1er avril	1er avril 1915.
	"	" 1915.	1 00	"	" 1915.
6,750 pds c.	"	" 1915.	5 00	"	" 1915

H. F. ALWARD,

Avocat

pour les chemins de fer du gouvernement fédéral.

PROPRIÉTÉS louées aux chemins de fer du gouvernement fédéral, pour l'exercice se terminant le 31 mars 1915.

Numéro.	Date de la signature.	Locataire.	Terrains, ou droits accordés.	Superficie.	Terme.	Commencement du terme.
7261	3 avril 1914	Old South Building Association..	Chambre 206 dans l'édifice Old South à Boston, Mass.....	....	3 ans............	1er fév. 1914.
7489	22 " 1914	John Vincent.....................	Terrain à Cole Harbour, N.-E., pour des fins de fosse à ballastage............................	10·28 acre.....	31 déc. 1914.....	22 avril 1914.
7490	27 " 1914	Albert Conrod..................	Terrain à Cole Harbour, N.-E..........................	3·70 acres.....	" 1914.....	27 " 1914.
7259	18 mai 1914	Grand Trunk Railway Company of Canada.	Bureau rue Du Fort, ville de Québec, P.Q................	....	3 ans............	1er mai 1914.
7329	1er août 1914	International Railway Co. of New Brunswick.	Ligne de chemin de fer de la compagnie entre Campbellton et Saint-Léonard, N.-B.	....	5 ans............	1er août 1914.
7578	11 " 1914	La Cie de Téléphone Nationale...	Privilège de ficeler de broche en fil de fer les poteaux de la compagnie à Lévis, P.Q.	....	....	11 " 1914
7438	25 " 1914	Ville de Drummondville, P.Q.....	Permis et privilège accordés à la Couronne de faire communiquer les tuyaux d'égout de l'Intercolonial avec les tuyaux d'égout de la ville; de faire passer les égouts dans le même tuyau et de drainer certains lopins de terre à Drummondville, P.Q.	....	5 ans............	1er oct. 1912.
7380	31 " 1914	Mme Edith Harris...............	Droit et privilège de poser et entretenir une conduite de tuyaux sur les terres du locateur et de puiser de l'eau à la source d'un ruisseau qui se trouve à Flatlands, N.-B.	....	A perpétuité.....	....
7589	26 oct. 1914	Wesley Ritcey, *et ux*...............	Lopin de terre 349a à Musquodoboit Harbour, N.-E.......	11·4 acres.....	31 déc. 1915.....	26 oct. 1914.
7597	26 janv. 1915	Ville de Campbellton, N.-B.......	Privilège de poser et entretenir un tuyau collecteur sur la rue Sugar Loaf.	....	A volonté	26 janv. 1915.
7610	10 fév. 1915	Grand Trunk Railway Company of Canada.	Espace dans l'édifice Transportation à Montréal pour le contrôle de l'Intercolonial	....	8 ans et 9 mois..	1er août 1913.

H. F. ALWARD,
Avocat
pour les chemins de fer du gouvernement fédéral.

RAPPORT DE L'INGENIEUR DE LA SECURITE.

DÉPARTEMENT DE LA SÉCURITÉ,

MONCTON, N.-B., le 20 juillet 1915.

Le département de la sécurité a été organisé le premier janvier 1914, et jusqu'au 31 mars de cette année on n'a cessé de tenir des assemblées de sécurité publique sur divers points de la division et des confins de la division. A ces assemblées, on a fait des conférences que l'on a illustrées au moyen de vues stéréoscopiques en expliquant la fin et les méthodes de cette entreprise aux employés en même temps qu'au public.

J'ai l'honneur de soumettre mon rapport pour l'exercice fiscal se terminant le 31 mars 1915:—

En mai et juin 1914, on a organisé les commissions suivantes de sécurité: comités de district à Lévis, Campbellton, Truro et New-Glasgow; comités de frontières à Rivière-du-Loup, Moncton, Saint-Jean, Halifax et Sydney; enfin des comités aux ateliers de wagons et de locomotives à Moncton. En août 1914, on a organisé un comité de district à Charlottetown.

Ces comités se composent d'un président (qui se trouve être le membre local à qui on a confié les frontières du district), d'autres membres et employés représentant toutes les branches du service.

Les membres sont au nombre d'environ trois cents qui surveillent les dispositions et coutumes contraires à la sécurité au cours de leurs mandats respectifs, apportent les améliorations qui leur paraissent opportunes et portent à la connaissance du président du comité ce à quoi ils ne peuvent apporter remède. Tous les mois se tiennent des assemblées aux bureaux du président.

Durant l'année les membres ont déclaré avoir pris les moyens d'amener un changement dans 2,800 états de choses contraires à la sécurité; ils ont aussi donné des avertissements au sujet de près de douze cents coutumes contraires à la sécurité.

En novembre et décembre les membres des comités de sécurité pour les districts un, deux, trois et quatre se sont rendus en corps sur certains points de leurs territoires respectifs afin d'y faire une inspection de sécurité.

On a placé à l'intérieur de toutes les gares de voyageurs des avis imprimés contenant des mesures pratiques de précaution et s'adressant à toutes les classes de la population; on a aussi placé des enseignes émaillées portant les mots "Sécurité avant tout" sur des poteaux bien en vue aux croisées des chemins, sur les cabanes à outils des cantonniers, sur les ateliers et à l'intérieur des ateliers de wagons et de locomotives.

On a fait aux ateliers de Moncton le travail spécial suivant se rattachant au mouvement de sécurité avant tout afin d'assurer une protection plus efficace aux employés et une sauvegarde pour la propriété: on a entouré de barres de laiton et de

filets trente-cinq machines et mécanismes; on a protégé cinq scies circulaires, couvert cinq meules d'émeri, entouré six scies à ruban et quatre volants; on a placé des protecteurs sous les câbles de laiton des chèvres, resserré les vis d'ajustage à toutes les machines, installé une nouvelle plate-forme mobile, installé une autre chaîne pour le hissage des fardeaux, installé une nouvelle plate-forme pour le huilage de l'arbre de couche; réparé toutes les surfaces des tuyaux, renouvelé tous les isolateurs, doté les chèvres de planches indicatrices, construit une barrière à l'escalier de l'atelier d'ébénisterie, protégé le coupe-tube dans l'atelier de chaudronnerie, entouré l'enclume des fabricants d'outils, protégé des poulies à l'ascenseur du magasin et on a enlevé les fenêtres qui manquaient de solidité.

On a aussi protégé les machines aux ateliers de Rivière-du-Loup et dans nombre de rotondes et d'ateliers à d'autres endroits.

Les résultats de la campagne entreprise en vue de prévenir les accidents sont comme suit:—

Tableau comparatif des accidents survenus au cours des exercices fiscaux 1913-14 et 1914-15.

—	1913–14	1914–15	Diminution.	
			Nombre.	Pourcentage.
Employés—Tués	17	6	11	64·7
" —Blessés	678	470	208	30·6
Voyageurs—Tués	3	1	2	66·6
Autres—Tués	23	20	3	13
Total d'employés tués	43	27	16	Moins d'employés tués.

Respectueusement soumis,

J. E. LONG,

Ingénieur préposé à la sécurité.

ETAT des accidents survenus au cours de

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Nº de la locomotive.	Lieu de l'accident.
1914 1er avril.	8.15	Suppl	De march	C. B. Clark		6	Nauwegiwauk
4 "	18.00	75	De march., rep.	David Haines		270	Chatham Jct
6 "	17.55	82	Voyageurs	A. Calder	J. Campbell	605	Trois milles au sud de Trenton, N.-E.
8 "	5.45		De garage			815	Cour de Moncton
8 "	8.40		"	C. Steele	J. Hessian	821	Cour de Richmond
8 "	17.15	Pilot	Nº 834	Jos. Levasseur	J. Chenard	384	Mont-Joli
9 "		9	Voyageurs	J. Coffey			Rockingham
10 "	12.05	Suppl	March	W. H. Wilbur		22	Springhill Jct
15 "	4.00	39	De march	W. F. Ferguson	A. J. Russell	39	Newcastle
18 "	13.00		De garage	G. Levasseur	G. Jean	834	Cour de Mont-Joli
21 "	18.10	82	Voyageurs	A. Calder	J. Campbell	620	Stellarton
21 "	15.15	97	Voyageurs	W. Clarke	B. Hartlen	23	Campbell Rd. passage, près de Richmond
22 "	23.30		Loc. lég		L. V. Sheedy	430	Rivière-du-Loup
23 "	18.30	1	Voyageurs	L. J. Kennedy	Jas. Moody	635	Près de Salisbury
24 "	13.00	104	De march	E. W. Cobb	D. McDonald	70	Watson's Cove, N.-E
4 mai	22.30		De garage	J. McArdle	J. McLaren	819	Cour de Moncton
5 "	18.45						Cour de Campbellton
5 "	21.30		De garage	J. Turcotte			Cour de Chaudière Jct.
11 "	5.00	Suppl	De march	E. Johnston	W. McDonald	149	Près de Debert
14 "	16.00						Shédiac
18 "	15.01						Petitcodiac
19 "	10.30		De garage	W. Smith	A. M. McKenzie	279	Campbellton
20 "	15.20	Suppl	De march	Jos. Beaulieu	R. Jamieson	614	Thibault Sdg
24 "	21.45		De garage	H. C. Wilmot	W. S. Lutes	815	Moncton
24 "		33	Voyageurs	J. A. Davidson	W. Carson	445	Culligan's Sdg
27 "		19	Voyageurs	T. Martin	C. Matheson	619	Un demi-mille à l'est de Barachois.
27 "	7.00	423	Voyageurs	C. Couchy	G. Roberge	96	Chaudière
29 "	21.15	34	Voyageurs	J. B. Dube	A. Mathews	612	Près de Mont-Joli
30 "	15.00	49	Mixte	Jos. Lemieux	Jos. Gagnon	137	Montmagny
1er juin	6.37	45	Voyageurs	J. Paradis	E. Ouellet	411	St-Pascal-Est

l'exercice clos le 31 mars 1915.

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suites de l'accident.	Verdict.
W. A. Steeves...	Serre-frein ...	En débarquant d'un wagon fermé	Sérieuse entorse de la cheville.	
David Haines...	Conducteur ..	En montant dans la locomotive, manqua le pied et glissa.	Blessure légère..........	
A. Calder.......	" ..	Déraillement..................	" "	
Roy A. Lutes....	Serre-frein....	En accouplant wagons se blessa une main.	Deux doigts blessés.......	
Harry Wournell.	" ..	S'est pris les doigts en découplant les chars.	Blessure légère...........	
Chas. Joly......	" ..	Pris entre un wagon et la bâtisse pour le pesage.	Mortel....................	
Mlle Lillian Bayer.	Voyageuse ...	Trouvée sur la voie sérieusement blessée. Probablement frappée par train nº 9.	Légèrement blessé........	
O. N. Wilbur....	Serre-frein ...	S'est pris la main dans la porte d'un wagon, blessé au pouce.	Ongle arraché............	
E. Ashfor.......	Chauffeur....	Pouce pris dans la boîte au charbon.	Contusion à la poitrine....	
J. B. Claveau...	Serre-frein ...	Accouplant les wagons	Fracture de deux côtes....	
Jos. Farley......	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé le long de la voie, probablement frappé par un train.	Fracture de la jambe gauche, coupure à la tête et blessures à l'estomac.	
John Snow......	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par un train en traversant la voie en voiture.	Dislocation de l'épaule....	
E. Dumas......	Chauffeur....	Tomba du tender de la locomotive.	Genou blessé.............	
Thos. A. Jackson	Serre-frein....	Tomba de l'escabeau en allumant les lampes du wagon.	Contusions et secousses....	
Grant Fraser....	Ni l'un ni l'autre.	Tombé d'un wagon en prenant soin d'un cheval.	Foulures aux deux jambes.	
A. J. Lirette....	Serre-frein....	Tombé sous une locomotive ayant laissé la voie principale.	Fracture du bras..........	
Pierre Girouard.	Ni l'un ni l'autre.	Tombé en sautant entre deux wagons.	Entorse de la cheville.....	
J. Turcotte......	Contremaître de formation.	Tombé en essayant de monter sur un wagon.	Décès	Ch. de fer, exonéré.
Wallace Crowe..	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé le long de la voie. Probablement frappé par un train.	Contusion à la jambe.....	
Ray. Hebert....	Portefaix.....	En poussant le chariot à marchandises une boîte tomba sur lui.	Blessure légère	
C. W. Hubley...	Commis voyageur.	Pendant qu'il marchait sur le débarcadère une lampe lui tomba sur la tête.	Contusion de la hanche...	
C. Gilhonie.....	Messager.....	Voyageant sur le chasse-pierres, frappé par un wagon plateforme.	Pied blessé légèrement....	
R. Bélanger.....	Serre-frein ...	Accouplant les chars la cheville tomba sur son pied.	Décès	Ch. de fer, exonéré.
Thos. Baxter....	Ni l'un ni l'autre.	Probablement frappé par un train en formation.	Décès....................	Pas d'enquête.
Fabien Guitar. .	Ni l'un ni l'autre.	On suppose qu'il a été frappé par le train nº 33.	Egratignures	
Kate Steele.....	Voyageuse ...	Sauta en bas d'un train en mouvement.	Cheville blessée, fracture de la clavicule, et dislocation de l'épaule.	
Sadie Nicholson	"	Sauta en bas d'un train en mouvement.	Quatre orteils coupés......	
A. Theriault.. ..	Ni l'un ni l'autre.	Tombé en cherchant à monter sur un train en marche.	Entorse de la jambe......	
Mlle Maria Shannon.	Voyageuse....	Sauta du train en mauvais endroit.	Doigt blessé.............	
Arthur Boucher.	Chauffeur....	Aidant à décharger marchandises	Blessures internes peu sérieuses.	

ETAT des accidents survenus au cours de

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Endroit de l'accident.
1914 7 juin..	22.00	200	Voyageurs......	A. E. Brown....	L. Starratt.....	407	Windsor Jct.........
14 " ..	......	....	....	....	....	....	New Mills..........
16 " ..	3.07	76	Rap. de march.	A. Gauvreau....	J. Bruce........	114	Bagot..............
17 " ..	16.05	304	Mixte..........	Crookshank....	J. Cameron....	1003	Goodspeed, N.-B...
19 " ..	......	....	....	....	....	....	Pointe du Chêne....
20 " ..	16.00	Suppl........	De march......	R. G. Duff.....	C. Cool.........	131	Rivière Jacquet.....
20 " ..	16.10	15	Voyageurs......	J. L. Chisholm.	W. E. Hunter...	419	Sussex..............
20 " ..	23.00	40	Mixte...........	J. Card.........	A. Murray......	39	Green Point, N.-B..
22 " ..	15.45	33.	Voyageurs......	J. Rioux........	J. Rioux........	432	Parc St-Léonard ...
22 " ..	23.45	Supplém....	"	C. E. Morton...	....	....	Près Canaan........
30 " ..	......	....	....	....	....	....	Sydney.............
6 juillet	1.15	34	Voyageurs......	S. Bernier......	A. Mathews....	433	Champions Sdg.....
7 "	6.50	133	"	T. Coffey.......	J. Irvine........	636	Parc Moncton ......
10 "	13.23	150	"	H. Bégin.......	A. Bérubé......	424	Ile Verte............
12 "	4.30	....	De formation...	W. Bourcier.....	....	818	Chaudière Jct. Parc.
15 "	21.20	....	" ..	J. Jackson.......	J. Daine........	129	Parc Richmond..
20 "	14.30	....	" ..	....	....	....	Parc Moncton...
20 "	15.20	....	....	....	....	....	Trois milles à l'ouest de Rogersville.
27 "	18.20	138	Voyageurs......	J. McLeod......	M. A. Hoyt....	635	St. John............
30 "	......	Supplém....	Marchandises...	T. G. Stratton..	Stewart.........	269	Newcastle..........
31 "	14.15	Supplém....	" ..	M. McDonald..	G. Crowell.....	148	Springhill Jct.......
1er août	7.15	Supplém....	" ..	E. A. Smith....	P. P. Cormier..	22	Belmont............
1 "	22.15	....	De formation...	T. McTierman..	F. Stockall.....	828	Halifax.............
3 "	1.15	....	....	....	W. J. Atkinson..	147	Turcot, P.Q........
4 "	7.30	....	" ..	M. Bernard.....	S. G. Ferguson..	818	Chaudière Jct......
4 "	7.59	199	Voyageurs......	J. Rioux........	J. Cloutier......	442	St-Cyrille..........
5 "	8.30	....	De formation...	T. McTierman..	A. McGrath....	837	Halifax.............
3 "	16.00	Supplém....	" ..	E. Gagnon......	G. Mann........	23	Amqui.............

l'exercice clos le 31 mars 1915—*Suite.*

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suites de l'accident.	Verdict.
Mlle R. Deschenes.	Voyageuse....	Tombée de la plate-forme du wagon de 1ère classe, ayant probablement perdu connaissancee.	Coupure au pouce et pied blessé.	
George Sharp...	Pourvoyeur...	Tombé d'un train en mouvement.	Jambe coupée............	
Wm. Windsor...	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par quelque train........	Décès....................	Pas d'enquête.
Rosario Perrault	Ni l'un ni l'autre.	Trouvé sans connaissance près de la voie.	Peu grave................	
E. Logan........	Chauffeur	Locomotive déraillée et renversée.	Brûlures graves...........	
John Gallant....	Portefaix surnuméraire.	Mettant de la glace dans les wagons tomba sur la voie.	Blessures sérieuses........	
John Foley......	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par locomotive..........	Peu grave.	
Melle Mary Morgan.	Ni l'un ni l'autre.	Frappée en traversant la voie ...	"	
J. A. Boudreau..	....	Jeté en bas de son siège dans collision avec l'extra de Jamison.	Contusion de l'épaule	
Oliva Champagne.	Ni l'un ni l'autre.	En essayant de monter sur le train en mouvement.	Un orteil coupé...........	
Edward Bernard	Voyageur.....	Poussé à bas du train par un soldat de ses amis.	Entorse de la cheville et de l'épaule.	
Henri Muggah...	Employé.....	En déchargeant des rails un rail lui tomba sur le pied.	Deux orteils coupés.......	
Frank Keays....	Cheminot....	Frappé par un train en conduisant vélocipède.	Décès....................	Chemin de fer exonéré.
Arthur West....	Employé.....	Marchant sur la voie, frappé par un train.	Blessure légère	
Mme Pierre Brisebois......	Ni l'un ni l'autre.	Traversant la voie en voiture, frappée par un train.	Petite coupure à la tête...	
François Forgues.	Homme de cour.	Se tenant sur un train en mouvement heurta la couverture.	Blessures légères à la hanche et aux pieds.	
L. Baker........	Aiguilleur	Projeté à bas d'un wagon fermé en voulant débarquer.	Coupure à la tête et blessure à l'épaule.	
T. F. Warren....	Préposé à la formation.	Glissa et fit une chute en voulant monter sur la locomotive.	Blessé à l'épaule..........	
E. Savage.......	Contremaître de construction.	Le tricycle à gazoline sauta hors la voie.	Coupure à la tête et autres blessures.	
Michael Barry..	Ni l'un ni l'autre.	Marchant sur la voie, frappé par un train.	Décès....................	Chemin de fer exonéré.
Jos. McDermott	Chauffeur	Frappé par wagon fermé en regardant par fenêtre.	Coupure à la tête	
John Doyle.....	"	Frappé sur la tête par morceau de charbon venant du tender.	" "	Pas d'enquête.
Elias Bovard....	Serre-frein....	En déchargeant marchandises tomba en bas de la passerelle.	Blessures au dos..........	
J. O'Reilly......	Ni l'un ni l'autre.	Ecrasé par locomotive de formation.	Décès. Les deux jambes coupées.	
H. Pelletier.....	Chauffeur.....	Frappé par manivelle du cendrier.	Blessé légèrement au front.	
Alphonse Demers.	Préposé à la formation.	Ouvrant les griffes de l'attelage avec son pied. Talon pris entre barre d'attelage.	Talon écrasé..............	
Jacob Verrier...	Ni l'un ni l'autre.	Conduisant une paire de chevaux sur passage. Le train frappa les chevaux.	Mort instantanée..........	Chemin de fer exonéré. Jury recommande de protéger traverse.
Fred Smith.....	Ni l'un ni l'autre.	On suppose qu'il se tenait assis sous les wagons : le train se mit en mouvement.	Décès....................	Pas d'enquête.
T. Roy........	Serre-frein....	Frappé par cheville d'accouplement en accouplant wagons.	Blessure légère à la cuisse hanche droite.	

ETAT des accidents survenus au cours de

Date.	Heure du jour.	Numéro du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Endroit de l'accident.
1914 5 août..	22.25	17	Voyageurs......	J. Buchanan....	....	....	Eureka............
8 "	16.45	Supplém....	Marchandises...	J. A. St. Pierre.	E. Murphy.....	612	Amqui............
9 "	......	....	....	....	....	....	Pont Riv.-Ouelle...
10 "	19.00	....	....	....	....	....	New-Glasgow......
11 "	10.00	Supplém....	Marchandises...	Jas. MaAuley...	D. McDonald..	19	Olivers Crossing, I.P.-E.
12 "	17.30	....	Marchandises...	T. Bérubé......	J. Scott.........	817	Riv.-du-Loup.......
14 "	9.20	200	De formation...	E. Camire......	E. B. Price.....	444	Mowatt's Mill Crossing, N.-B.
15 "	18.05	76	Voyageurs.....	J. April.........	A. Ouellet......	60	Parc Montmagny...
17 "	21.00	....	Marchandises...	J. Creamer.....	W. Mathews....	1028	Chatham...........
18 "	18.15	15	De formation...	J. Daley........	....	419	Rothesay..........
18 "	24.25	Supplém....	Voyageurs.....	O. Samson.....	H. Duclos......	85	St-Apollinaire.......
24 "	8.10	....	Voyageurs.....	....	J. Gallant......	1	Campbellton.......
24 "	19.17	134	Voyageurs......	T. Coffey......	J. J. Irvine.....	636	Lakeside, N.-B....
25 "	......	35	" ..	....	....	....	Campbellton.......
25 "	21.05	22	" ..	Jas. McDonald.	C. Mitchell.....	646	Sydney............
26 "	10.26	....	....	....	....	....	Truro.............
26 "	17.20	Supplém....	....	F. O. Archibald	C. Crowell.....	74	Près Dorchester....
20 "	......	....	....	....	....	....	Près Calhoun, N.-B.
29 "	21.00	11	Mixte	J. S. Nickerson.	T. Townsend...	21	Painsec Jct.........
30 "	......	150	Voyageurs	H. Bégin.......	....	....	Heppel's Sdg., Qué.
31 "	1.50	22	" ..	J. Martin.......	H. McDonald..	646	Cape Porcupine.....
31 "	16.20	146	" ..	U. St. Pierre...	....	606	Pont Victoria, Montréal.
1er sept..	18.00	....	....	....	....	....	Sackville..........
2 "	16.04	42	Voyageurs	O. Lévesque....	L. Lévesque....	15	Cacouna...........
6 "	3.30	....	....	....	....	....	Bathurst..........
7 "	8.50	....	....	....	....	....	Moncton...........
7 "	13.30	20	Voyageurs......	J. E. McLellan..	D. Duncan.....	421	Antigonish.........
8 "	......	....	....	....	....	....	New-Glasgow......
9 "	12.30	50	Marchand. int..	A. Vachon......	J. Gagnon......	98	Montmagny........
11 "	10.05	74	March. rapide..	A. Martin......	J. Larouche.....	80	Ile-Verte..........
12 "	15.05	20	Voyageurs......	D. McIntosh...	L. King........	412	New-Glasgow......
14 "	21.55	17	" ..	J. Buchanan....	....	622	Union, N.-E........

l'exercice clos le 31 mars 1915—*Suite.*

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suite de l'accident.	Verdict
Mme J. E. Henderson.	Voyageuse....	Glissa en descendant du train...	Peu grave..........	
Alphonse Fiola	Ni l'un ni l'autre.	Voyageant sur le côté du wagon perdit pied.	Un pied coupé..........	
Elzéar Alex. Lavasseur.	Ni l'un ni l'autre.	Averti de ne pas traverser le pont, abattu par le gardien.	Décès..........	Chemin de fer exonoré.
Clarence McPherson	Inspecteur de wagons.	Mettait de la glace dans le wagon-glacière et tomba du wagon.	Coupure au visage..........	
Bébé Oliver	Ni l'un ni l'autre.	L'enfant traversait la voie, frappé par boîte à l'huile de la locomotive.	Bras droit arraché..........	
Solomon Savage	" "	Marchant entre la voie, frappé par le tender de la locomotive.	Coupure légère à la tête...	
Duncan Duguay.	" "	Traversait la voie en voiture....	Jambe brisée et coupure à la tête.	
Aboudance Thibault.	Manœuvre sur.	Pelletant du ballast, fut frappé par cylindre de la locomotive.	Fracture du crâne..........	
J. Creamer......	Conducteur...	Sauta d'un wagon fermé........	Décès..........	
Mlle Sophie Green.	Voyageuse	Pied pris entre tampons du wagon.	Entorse de la cheville.....	
J. Langlois......	Serre-frein....	En faisant signaux, perdit connaissance et tomba. Frappé par locomotive.	Blessure légère..........	
J. H. Ward.....	Conducteur ...	Frappé par la locomotive lorsqu'il marchait sur la voie.	Contusions de l'épaule et du dos.	
			Décès..........	Pas d'enquête.
Marjorie McManus	Ni l'un ni l'autre.	Traversait la voie en avant du train. (Sourde et muette).	Décès..........	Pas d'enquête.
Alonzo Assof....	Voyageur.....	Sauta du train avant l'arrivée en gare.	Blessures et contusions légères.	
Boozyli Kirlyscki.	Ni l'un ni l'autre.	Sauta du train après être venu reconduire des amis.	Jambe coupée..........	
Sophie Crossman	Voyageuse....	Tombée, essayant de monter sur train en mouvement.	Blessure légère..........	
Daniel Cook....	Cantonnier...	En chargeant des rails, un rail tomba du wagon.	Jambe droite gravement blessée.	
R. F. B. Campbell.	Accoupleur ...	Suivait le train sur wagonnet. Collision.	Luxation du bras, et contusions.	
R. J. Elliott....	Serre-frein....	Dételant wagons, poussa avec le pied la barre d'attelage.	Pied écrasé. Amputation.	
Thos. Bélanger.	Voyageur.....	Sauta du train allant à toute vitesse.	Blessure légère..........	
Alex. Nicholas..	"	Tombé du train. Ivre..........	Peu grave..........	
Wm. Gadbois...	"	On suppose qu'il est tombé entre wagon à bagages et fourgon de 1ère classe.	Fracture de la jambe.....	
R. J. Tower.....	Conducteur...	Aidant à remettre la locomotive sur la voie.	Avant-bras blessé..........	
Geo. Morrison...	Voyageur.....	Chute en essayant de monter sur un train en mouvement.	Fracture de la jambe gauche.	
J. W. Spencer....	Télégraphiste.	Bras droit heurté par le bras du sémaphore.	Fracture du bras..........	
Ant. J. Belliveau	Préposé aux outils.	Traversant entre deux wagons dont l'un fut poussé sur l'autre.	Bras écrasé et amputé....	
Mme Proper	Voyageuse....	Main prise entre vestibules......	Pouce écrasé..........	
Walter King....	Ni l'un ni l'autre.	Marchait sur la voie, frappé par un train.	Fortes secousses..........	
J. A. Côté......	Serre-frein....	S'est pris jambe gauche dans la passerelle durant manœuvre de formation.	Blessure légère..........	
J. B. Boucher...	Ni l'un ni l'autre.	Traversait la voie en voiture double.	Blessure légère à la tête...	
Mme Wm. Diamond.	" "	Etant venu reconduire des amis, sauta du train en mouvement.	Pied écrasé et amputé....	
Adam Taylor...	Voyageur.....	En descendant du train, tombé entre quai et wagon.	Blessé légèrement à la tête et épaule droite.	

ETAT des accidents survenus au cours de

Date.	Heure du jour.	N° du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Endroit de l'accident.
1914 20 sept...	1.30	Supplém....	Auxiliaire	J. Stephenson...	W. G. Atkinson.	269	Moncton............
16 "	24.10	" ..	De formation...	R. G. Duff.....	....	73	Bathurst...........
20 "	24.30	....	" ..	....	....	824	Campbellton.......
9 oct...	13.45	Supplém....	Travailleurs....	E. W. Cobb....	C. Cool........	66	Barra Glen, N.-B..
10 " ..	10.10	Mouton.....	....	....	....	....	Marshy Hope.......
12 " ..	10.05	9	Voyageurs.......	G. W. Hopper..	....	....	Pont Shubenacadie, N.-E.
15 " ..	18.47	150	" ..	V. Canuel......	W. F. Duncan..	416	Ste-Florence........
16 " ..	7.30	19	" ..	C. Phillips......	B. Cook........	406	Bedford............
16 " ..	14.45	Supplém....	Marchandises ..	J. D. McDonald	A. Robbins.....	78	Rocky Lake, N.-E.
19 " ..	20.00	....	De formation...	....	....	....	Sydney Yd.........
21 " ..	12.30	....	....	....	....	....	Princes Pier, P.Q...
29 " ..	10.30	....	....	....	....	....	Halifax............
2 nov..	10.00	Supplém....	Marchand. int..	S. Hayward....	....	72	Culligan's Sgd......
2 " ..	......	....	....	....	....	....	St-Eleuthère, P.Q..
6 " ..	15.15	Supplém....	Marchand. int..	J. F. Doyle.....	....	253	Pont Elm Tree, N.-B..............
9 " .	16.25	199	Voyageurs......	T. C. Ayer.....	W. F. Hicks....	446	Passage McPhee près Rogersville, N.-B.............
9 "	22.00	200	Voyageurs......	J. Daley........	M. White.......	407	Halifax............
11 " ..	6.00	Supplém....	De marchand ..	J. Ahearn.......	....	274	Canaan, N.-B.,.....
13 " ..	11.00	....	....	....	....	....	Sydney Mines......
16 " ..	15.00	Extra......	De marchand ..	R. G. Duff.....	C. Cool.........	75	Beresford, N.-B.....
17 " ..	......	....	....	....	....	....	Stephen Valley Mills, N.-E.......
19 " ..	10.20	Supplém ...	Marchand. int..	J. F. Doyle.....	....	....	Kent Jct., N.-B....
23 " ..	15.00	"	Travailleurs.....	D. M. Bruce....	Wm. McDougall	121	Union, N.-E........
23 " ..	15.00	"	"	D. M. Bruce....	Wm. McDougall	121	Union, N.-E........
28 " ..	9.10	"	"	E. J. Campbell.	A. McLean......	70	Sydney Mines......
29 " ..	19.00	....	....	....	....	....	Campbellton.......
1er déc..	1.00	77	Voyageurs......	A. Calder.......	....	....	Stellarton..........
" ..	5.56	45	"	B. Walker......	E. Ouellet......	430	Riv. Ouelle Jct., Qué.
3 " ..	1.20	10	"	G. W. Hopper..	....	....	Près Anagance, N.-B.
7 " ..	17.20	33	"	A. Lagrace.....	Geo. Findlay...	443	St-Hyacinthe.......
8 " ..	12.00	....	De formation...	....	A. McGrath....	837	Halifax............

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

l'exercice clos le 31 mars 1915—*Suite.*

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suites de l'accident.	Verdict.
Patrick Scott...	Ni l'un ni l'autre.	On suppose qu'il marchait sur la voie, frappé par la locomotive.	Décès..................	Chemin de fer exonéré.
Clifford Léger..	Serre-frein....	Descendant du fourgon de queue glissa et fit une chute.	Blessé au côté............	
E. Dupont......	Chef de cour..	Glissa en voulant monter sur marche-pieds de locomotive.	Pied emboîté.............	
Dan. H. McNeil	Employé	Un rail tombé sur sa main la coupa.	Main écrasée	
D. A. McFarlane	Conducteur ...	Chute d'une grosse poulie........	Coupure à la tête et contusion de l'épaule.	
Angus Carson...	Ni l'un ni l'autre.	Venant reconduire des amies sauta du train.	Décès..................	Pas d'enquête.
Mlle Elmure Roy.	Voyageuse....	Descendant du train, tombée entre marche-pieds et débarcadère.	Deux doigts écrasés.......	
Pat Donavon...	Ni l'un ni l'autre.	Marchait sur la voie, frappé par locomotive.	Décès..................	Chemin de fer exonéré.
Jos. Roche......	Chef cantonnier.	La porte du wagon se referma subitement.	Blessé légèrement au bras et à l'épaule.	
Eleazer Pitten..	Serre-frein	Chute à bas du toit d'un wagon fermé.	Blessé au bras droit.......	
Ferd Bégin.....	Débardeur....	Déchargeant du charbon, frappé par gros morceau de charbon.	Décès..................	Mort accidentelle.
Geo. R. James..	....	Tombé en descendant de locomotive.	Fracture du bras..........	
W. D. Marrs....	Serre-frein	En déchargeant machandises....	Blessé au dos............	
P. Charron......	Ni l'un ni l'autre.	L'essieu du wagonnet à bras se brisa.	Blessé à l'œil............	
V. J. Bernard...	Serre-frein	Pendant qu'il faisait signaux d'un train traversant un pont, ce dernier s'effondra.	Coupure à l'œil et blessures aux hanches.	
Oliver Bourque.	Ni l'un ni l'autre.	Passèrent en voiture à la traverse de chemin de fer: frappés par locomotive.	Décès..................	Chemin de fer exonéré. Jury recommandant protection au passage
Dosithé Bourque	" "			
W. B. Beaching.	Ni l'un ni l'autre.	Se tenait trop près de la voie, frappé par locomotive.	Fortes secousses..........	
A. D. Irving....	Serre-frein....	Tombé sur dormants empilés le le long de la voie.	Blessure légère au genou ..	
Dan J. Gillis....	Employé sur..	En coupant boulons pour rail, un morceau d'acier le blessa à l'œil.	Blessé à l'œil............	
Henry Sonier....	Maçon........	Heurté dans manœuvre de formation.	Une côte fracturée, contusions à deux autres.	
Sinclair Malcolm	Ni l'un ni l'autre.	On suppose qu'il a été frappé par un train.	Concussion cérébrale......	
J. F. Doyle.....	Conducteur...	En levant roue du wagon........	Ereinté..................	
Stanley Hiltz...	Journalier	Doigts pris entre deux rails......	Deux doigts écrasés.......	
Harry Whooten.	"	" " "	Trois doigts écrasés.......	
Michael Egan...	"	Le câble glissa en enlevant le ballast des wagons.	Coupure sérieuse à la tête.	
J. Bourque......	Préposé aux billets.	En allumant sa pipe, la visière en cellulose qu'il avait sur les yeux prit feu.	Brûlures sérieuses au visage.	
Mlle Marie McEachern.	Voyageuse ...	Debout sur la plate-forme, perdit équilibre et tomba.	Egratignures de la face et blessé à l'épaule.	
A. Raymond....	Chauffeur,....	Tuyau d'arrosage de la locomotive séparé.	Jambe ébouillantée.......	
Wm. O'Brien....	Voyageur.....	Se tenant sur marchepied, jeté à bas par balancement du train.	Contusions et courbature..	
F. Dieulesait....	"	Tombé en descendant du train ..	Blessé au dos	
Jas. Leahey.....	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par wagons en formation.	Fracture au bras et blessure au pied.	

ETAT des accidents survenus au cours de

Date.	Heure du jour.	Nº du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	Nº de la locomotive.	Endroit de l'accident.
1914							
14 "	20.25	....	"	W. McGillivroy	W. Atkinson....	1012	North-Sydney......
14 " ..	24.30	....	"	C. H. Matthews	E. Shirley......	824	Campbellton.......
15 " ..	1.05	302	Voyageurs......	A. E. Logan....	P. J. Ivory.....	1101	Pont Nelson Hollow N.-B...........
22 " ..	9.00	29	"	G. L. Nixon....	E. Doyle.......	11	Moncton...........
25 " ..	5.00	7	"	J. H. Hughes...	....	23	Près Breadalbane, I.P.-E.
30 " ..	8.00	56	"	H. McDorman..	R.A.Sutherland	103	Monastry, N.-E.....
1915							
2 janv..	17.05	....	Locomot. allège	....	L. W. King.....	412	Truro, N.-E........
13 " ..	23.10	....	....	....	....	....	Pictou, N.-E.......
16 " ..	24.00	....	....	....	....	1093	Newcastle, N.-B...
20 " ..	15.20	2	Voyageurs......	T. Guinan......	N. Sinclair.....	624	Passage Probert N.-E.
23 " ..	8.45	Supplém....	De march. int..	C. W. Lutes....	P. O'Toole.....	153	Stewiacke, N.-E....
25 " ..	20.10	....	Locomot. allège	....	J. Wall.........	406	Willow Park Jct....
20 " ..	......	....	....	....	....	....	St-Valier, Qué-.....
29 " ..	2.47	33	Voyageurs......	J. Swetnam.....	O. McGinity....	446	McLeod's Sdg, près Dalhousie Jct., N.-B.
30 " ..	18.00	....	De formation...	H. Levy.........	J. Walsh........	826	Halifax, N.-E.......
3 fév...	23.35	Supplém....	Marchand	B. Ripley......	T. Jackson......	201	Truro, N.-E........
5 " ..	3.10	75	March. rap.....	R. W. Orchard.	E. Henderson...	278	Millstream, N.-B...
11 " ..	17.30	Supplém....	Chasse-neige....	E. R. Allanach.	W. Savidont....	812	Campbellton, N.-B.
17 " ..	11.00	"	De march......	E. Morin.......	G. Bergin......	452	St-Lambert, P.Q.. .
25 " ..	8.00	Matane.....	Régulier........	J. Bernier......	....	28	Mont-Joli, P.Q......
27 " ..	9.30	....	....	....	....	....	Lakeside, N.-B.....

l'exercice clos le 31 mars 1915—*Suite.*

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suites de l'accident.	Verdict.
R. McNeil......	Serre-frein....	Tombé du toit d'un wagon......	Jambe écrasée............	
A. O. Ferguson..	"	Pied gauche pris entre barre d'attelage.	Pied écrasé...............	
Frank Sivouc...	Journalier	Se dirigeait de l'arrière du train vers la voie, frappé par locomotive.	Blessé légèrement.........	
W. A. McDougall	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par train, en traversant la voie.	Coupure à la tête.........	
John McKenzie et sa femme.	"	Passant en voiture au passage à niveau, frappés par le train.	Décès....................	Chemin de fer exonéré.
John F. Gero....	"	Chercha à monter sur train en mouvement.	"	Chemin de fer exonéré.
Mme Mélissa Nelson.	"	Frappée par locomotive en traversant la voie.	Coupée sur le côté de la tête.	
George Walsh...	Gardien	En levant la porte d'acier du hangar à marchandises.	Coupure à la tête.........	
Jas. Mann.......	Palefrenier ...	Tombé du tender en mettant de l'eau dans locomotive.	" "	
Robert Fish....	Voyageur.....	Aliéné. Sauta du train.........	Genou et front coupés.....	
John Morley....	Serre-frein	Mit le pied sur un rail et glissa. Tombé sous les roues.	Pied droit et cheville écrasés.	
Chas. Aitkenhead.	Cheminot surn.	On suppose qu'il a été frappé par locomotive.	Décès	Pas d'enquête.
Ed. Corriveau..	Portefaix.....	Manœuvrant le sémaphore, le bras glissa.	Fracture du poignet.......	
Mme W. D. Ross	Voyageuse....	Déraillement..................	Fortes secousses..........	
Mme F. G. H. Starr.	"	"	Coupure au pied exigeant un point, contusion de la cheville.	
Mlle E. Gibson	"	"	Contusion genou gauche...	
Mlle E. Elliott..	"	"	Secousses	
A. A. Bartlett...	Voyageur.....	"	Coupure à la joue, et contusion au front.	
Mme A. A. Bartlett.	Voyageuse....	"	Ereintée..................	
T. H. Melville..	Voyageur.....	"	Coupure légère à la tête...	
M. Owthwaithe.	"	"	Fortes secousses..........	
Geo. E Messer .	"	"	Jambe droite blessée......	
J. Murphy......	"	"	Coupure à jambe droite...	
M. Conway.....	"	"	Blessé côté droit et dos...	
H. Levy........	Serre-frein	Les freins étant appliqués soudainement, projeté à bas du toit d'un wagon.	Blessures légères aux jambes et au dos.	
J. P. Guinan....	Serre-frein.....	Tombé du toit du fourgon de queue en voulant entrer dans vigie.	Blessé à l'épaule..........	
R. W. Orchard..	Conducteur...	Train déraillé et projeté à l'intérieur du fourgon de queue.	Contusions à jambe et la hanche droites.	
J. B. St. Pierre.	Serre-frein....	....	Contusion au bras.........	
Fred Smith.....	Employé à pelleter la neige.	Tombé entre wagons pendant que le train était en mouvement.	Décès	Mort accidentelle.
Alfred Arcand..	"	Se penchant hors du marchepied, heurta l'appareil d'aiguillage.	Blessé au dos.............	
Octave Levesque.	Employé à pelleter la neige.	Travaillant sur la voie, frappé par le chasse-neige.	Contusions graves.........	
C. McKiel......	Electricien....	Collision d'un wagon à bras avec auto.	Sécoué fortement.........	

ETAT des accidents survenus au cours de

Date.	Heure du jour.	N° du train.	Description du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.	Endroit de l'accident.
1914 28 " ..	24.30	75	De march. rap..	W. McClafferty.	B. Ferguson....	150	Brookfield, N.-E...
8 mars.	20.35	75	" ..	C. McWilliams.	H. Casey.......	274	Près Bathurst, N.-B.
8 " .	21.40	....	....	....	....	....	St. John, N.-B.....
20 " .	14.00	....	....	....	....	....	Halifax, N.-E.......
24 " .	18.40	17	Voyageurs......	....	....	....	Enfield, N.-E.......
28 " .	10.00	....	....	....	....	....	Campbellton, N.-B.
31 " .	......	....	....	....	....	....	Près Alton, N.-E...

l'exercice clos le 31 mars 1915—*Suite.*

Nom de la personne blessée.	Voyageur ou employé.	Détails de l'accident.	Suites de l'accident.	Verdict.
Wm. Fleming...	Electricien....	....	Blessé légèrement à jambe droite.	
George Woods..	Passant sans permission.	Voulant se payer une promenade, tomba entre les wagons.	Décès..................	Ch. de fer exonéré.
Frank Hachey..	Ni l'un ni l'autre.	Conduisant des chevaux sur la voie, frappé par un train.	Blessure légère...........	
P. J. Linkletter.	Homme de cour.	En manœuvrant l'aiguille, glissa et tomba sur le disque de l'aiguille.	Coupure à la tête.........	
V. Lilly.........	Préposé au cendrier.	Pouce pris dans l'engrenage d'une poulie.	Blessé au pouce...........	
Morton McDonald.	Ni l'un ni l'autre.	On suppose qu'il reposait sur la voie en état d'ivresse.	Jambe coupée.............	
Phillip Gallie...	Chauffeur des chaudières.	Levant couvercle de boîte au charbon, frappé par gros morceau de charbon.	Trois doigts écrasés.......	
Daniel McHugh.	Ni l'un ni l'autre.	On suppose qu'il volait son passage, tombé du train.	Clavicule brisée, égratignures au visage, et coupure à la tête.	

ETATS DU CHEF DE LA COMPTABILITE ET TRESORIER DU CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

N° 1—COMPTE du capital, exercice clos le 31 mars 1915.

1914.	DT.	$ c.	$ c.	1914.	AV.	$ c.
31 mars..	Coût du chemin de fer Intercolonial à date		101,467,501 85	31 mars..	Dominion du Canada	101,467,501 85
	Renforcement des ponts	899,941 39				
	Agrandissement d'installation pour machine, à Halifax	18,183 09				
	Ateliers de locomotives et wagons avec équipement, à Moncton	21,247 78				
	Détournement de Sydney-Mines	4,044 85				
	Déviation de la ligne et embranchement au quai, Chatham	2,877 19				
	Agrandissement d'installation à Truro	14,806 05				
	Arpentages et inspection	95,752 83				
	Agrandissement d'installation à Ste-Flavie	7,279 03				
	Améliorations à Pointe-Tupper	5,353 69				
	Agrandissement d'installation à Fredericton	5,188 39				
	Améliorations à Sussex	22,940 54				
	Matériel roulant	2,519,998 50				
	Protection aux chemins en général	4,098 97				
	Déviation de la ligne entre Nelson et Derby-Junction	82,952 01				
	Agrandissement des installations le long de la voie	114,123 76				
	Augmentation du service de l'eau	11,444 47				
	Voie de chargement à la baie Courteney, St-Jean	2,671 47				
	Supplément.—installations de tête de ligne, Halifax	1,327,203 52				
	Voie de chargement à Pugwash	21,071 79				
	Double voie, de Chaudière Jct. à St-Romuald	58,410 37				
	Agrandissement de l'installation à Riv.-du-Loup	142 59				
	Docks et quais, Halifax	449,075 34				
	Agrandissement de l'installation à St-Jean	3,280 61				
	Déviation de la ligne entre Sydney-Nord et Leitches-Creek	159,978 86				
	Installation d'un système de blocage pour l'exploitation	45,364 45				
	Installation d'un système téléphonique pour l'exploitation	2,572 88				
	Equipement électrique pour la charge des wagons éclairés à l'électricité, Halifax	928 33				
	Pour traverse de wagons et quais y conduisant, Mulgrave	3,440 40				
	Toit, construction, Moncton	176 06				
	Accommodation, Hampton	576 55				

Perfectionnements en divers endroits, usines de force motrice	24,163 30				
Appareils de sûreté	14,000 00				
Egout de la cour de Willow-Park, Halifax	265 93				
Construction primitive	800 00				
Elimination des passages à niveau, et pentes, Moncton	24,290 85				
Posage de fils permanents, dépôt de locomotives	3,800 00				
Pour la construction d'un chemin de fer de Dartmouth à Deans	623,953 00				
Perfectionnements, Trenton	26 20				
Guérite et installation d'enclenchement, Aston Junction	41 15				
Equerres d'arrêt, et semelles de rail	32,000 00				
Transporteur de grains, Halifax	9,270 67				
Appareil à gaz Pintsch pour le chargement des wagons	4,018 77				
Perfectionnement des triples valves des freins à air comprimé	4,745 73				
Agrandissement de l'installation, Campbellton, décision de la cour de l'échiquier	10,691 63				
Moins—					
Agrandissement de l'installation et perfectionnement le long de la voie (crédit voté l'an dernier) vieille plaque tournante	1,400 00	6,655,792 99	1915. 31 mars	Dominion du Canada	6,655,792 99
		108,123,294 84			108,123,294 84

E. et O. E., Moncton, N.-B.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

N°2—Chemin de fer Intercolonial—Compte du revenu. Exercice clos le 31 mars 1915.

Dépenses.	$ c.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et des construct.	1,913,901 52	....	Transp. des voyageurs	3,291,916 96
Ajouté surplus de l'exercice, porté au renouvellement du matériel, et chargé à ce compte	36,465 08		Transp. des march....	7,310,765 11
		1,950,366 60	Transp. de la malle et des messageries.....	704,908 60
			Divers	137,282 47
Entretien du matériel	....	2,301,884 48		
Trafic	....	262,647 19		
Transport	....	6,595,906 57		
En général	....	327,568 30		
Balance	42,965 08			
Moins surplus transporté au renouvellement d'outillage	36,465 08			
		6,500 00		
		11,444,873 14		11,444,873 14

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., Moncton, N.-B.

N° 3—Chemin de fer Intercolonial—Entretien de la voie et des constructions. Exercice clos le 31 mars 1915.

—	$ c.
N° 1. Surintendance	106,310 94
" 2. Ballast	55,847 32
" 3. Traverses	360,608 65
" 4. Rails	44,446 42
" 5. Autre matériel de voie	120,247 33
" 6. Chaussées et voies	756,903 24
" 7. Enlèvement de la neige, du sable et de la glace	58,827 77
" 9. Ponts, viaducs et ponceaux	56,224 84
" 10. Passage au-dessus et au-dessous de la voie	494 99
" 11. Passage à niveau, clôture, garde-bestiaux et écriteaux	38,799 31
" 12. Clôtures paraneige et contre le sable, et abris contre la neige	1,344 73
" 13. Signaux et appareils d'enclenchement	8,274 59
" 14. Lignes de téléphone et de télégraphe	3,975 30
" 16. Bâtiments, accessoires de terrain	255,260 71
" 17. Docks et quais	26,167 90
" 18. Outillage de voie et accessoires	18,353 46
" 22. Accidents	1,190 29
" 23. Papeterie et impressions	11,933 60
" 25. Divers	454 53
" 26. Entretien de voies communes, cours et autres, etc	34,719 73
Av.	1,960,385 65
" 27. Entretien des voies communes, cours et autres—Av	10,019 05
	1,950,366 60

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., Moncton, N.-B.

N° 4—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Entretien de l'équipement. Exercice clos le 31 mars 1915.

	$ c.
N° 28. Surintendance	89,943 80
" 29. Locomotives à vapeur—Réparations	883,996 69
" 35. Wagons à voyageurs—Réparations	372,743 97
" 38. " marchandises—Réparations	782,308 28
" 44. Matériel flottant—Réparations	8,211 70
" 47. Machines et outils d'ateliers	65,512 74
" 49. Accidents	2,149 44
" 50. Papeterie et impressions	12,432 87
" 51. Entretien du matériel commun aux têtes de lignes.—Dt	8,010 18
" 52. Divers	23,901 50
" 53. Outillage—Réparations	52,673 31
	2,301,884 48

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

N° 5—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Dépenses du trafic. Exercice clos le 31 mars 1915.

	$ c.
N° 57. Surintendance	58,978 67
" 58. Agences extérieures	121,131 54
" 59. Publicité	46,738 70
" 60. Papeterie et impression	31,938 68
" 61. Associations du trafic	3,788 46
" 65. Autres dépenses	71 14
	262,647 19

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

N° 6—Chemin de fer Intercolonial—Dépenses du transport. Exercice clos le 31 mars 1915.

—	$ c.
N° 66. Surintendance	87,184 69
" 67. Expédition des trains	198,870 22
" 68. Employés de gare	885,120 17
" 69. Associations du service du pesage et des wagons	1,560 70
" 72. Fournitures et frais de gares	123,226 63
" 73. Chefs de cours et leurs employés	60,646 37
" 74. Conducteurs des cours et serre-freins	233,740 37
" 75. Mécaniciens proposés aux signaux et à l'aiguillage dans les cours	17,269 28
" 76. Fournitures et frais relatifs aux cours	27,914 40
" 77. Mécaniciens des cours	142,513 16
" 78. Frais des remises de locomotive—cours	44,324 85
" 79. Combustible pour locomotives des cours	212,478 86
" 80. Eau pour locomotives des cours	10,495 49
" 81. Lubrifiants pour locomotives des cours	2,261 82
" 82. Autres fournitures pour locomotives des cours	2,277 96
" 83. Services des voies communes et têtes de ligne—Dt	136,762 18
" 86. Mécaniciens de voies	683,795 64
" 87. Frais des remises de locomotives—voie	330,949 05
" 88. Combustible pour locomotive de voie	1,882,118 49
" 89. Eau pour locomotive de voie	68,647 53
" 90. Lubrifiants pour locomotives de voie	25,822 32
" 91. Autres fournitures pour locomotives de voie	22,271 93
" 94. Employés de trains	898,562 92
" 95. Fournitures de trains et dépenses	226,115 87
" 96. Enclenchements, aiguilles, signaux, etc.—service	16,726 34
" 97. Signaleurs aux croisements et préposés aux barrières	19,873 37
" 98. Service de pont-levis	3,021 82
" 99. Enlèvements des débris d'accidents	22,674 09
" 100. Télégraphe et téléphone—service	14,732 70
" 101. Service du matériel flottant	57,163 53
" 103. Papeteries et impressions	92,661 84
" 105. Divers	39,204 35
" 106. Pertes et dommages—marchandises	72,868 74
" 107. " " —Bagage	614 01
" 108. Dommages aux propriétés	7,645 87
" 109. " au bétail sur l'emplacement de la voie	5,553 25
" 110. Blessures reçues par des voyageurs	12,647 59
" 111. Service des voies communes—Dt	14,043 87
Av.	6,704,362 27
N° 84. Service des voies communes et têtes de lignes—Av	108,455 70
	6,595,906 57

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., Moncton, N.-B.

N° 7—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Dépenses générales. Exercice clos le 31 mars 1915.

	$ c.
N° 113. Appointements et frais des fonctionnaires en général	28,286 33
" 114. " " des commis et subalternes	135,266 44
" 115. Fournitures et frais des bureaux en général	3,695 45
" 116. Frais d'avocats	18,908 32
" 118. Frais du service des secours	9,400 00
" 119. Pensions	93,012 27
" 120. Impressions et papeterie	22,521 51
" 121. Autres frais	16,477 98
	327,568 30

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

N° 8—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Compte des approvisionnements généraux, exercice clos le 31 mars 1915.

DT.	$ c.	$ c.	AV.	$ c.	$ c.
A balance, 31 mars 1914		2,179,882 08	Par distrib. au cours de l'exercice clos le 31 mars 1915	4,827,096 18	
Achats de l'exercice clos le 31 mars 1915	4,726,185 99		Vente de matériel, combustible, etc	139,193 96	
Frais provenant des autres départements	649,921 20		Vente de vieux matériel	333,548 32	5,299,838 46
Main-d'œuvre	71,167 75		BALANCE—		
Appointements du personnel	51,925 66	5,499,200 60	Réserves ordinaires, combustible compris;	1,410,366 06	
			Matériel pour la voie et les ponts	968,878 16	2,379,244 22
		7,679,082 68			7,679,082 68

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

C. F. BURNS,
Vérificateur des dépenses.

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Bilan général, exercice clos le 31 mars 1915.

Dt.	$ c.	$ c.
A caisse	0 02	
Approvisionnements généraux	2,379,244 22	
Chefs de gare	167,522 84	
Recev. général—Compte du fonds de prévoyance	1,400,769 98	
Compte en suspens du vérificateur	40,453 10	
Compte de caisse en transit	19,227 98	
En magasin	29,348 46	
Marchandises non réclamées	2,265 70	
Pertes et dommages—Compte des marchandises en suspens	10,648 01	
Compte de prêt pour rails	61,324 04	
Cpte du renouvel. du matériel—Rest. de Moncton	239 69	
Matériel roulant	290,898 83	
		4,401,942 87
A grand-livre des compagnies et des particuliers—		
Acadia Coal Co	227 70	
Alabama & Vicksburg Ry	1 29	
Atlantic Coast Line	17 19	
Armour Car Lines	22 24	
H. & A. Allan	32 15	
Gare Aulac	16 76	
Atlantic and Lake Superior Ry	75 92	
Atlanta, Birmingham & Atlantic Ry	44 62	
American Refrigerator Transit Co	2 95	
Atchison, Topeka & Santa Fé Ry	24 34	
Ann Arbor Ry	2 44	
Alabama Great Southern Ry	16 31	
Vapeur *Amelia*	0 70	
Austin Lumber Co	272 46	
"Advocate," Newcastle	13 15	
Canadian Allis Chalmers Co	765 14	
John Abrams Sons	1 50	
Alabama, Tennessee & Northern Ry	0 22	
Arms Palace Horse Car Co	1 27	
Aliquippa & Southern Ry	0 25	
Boston & Maine Ry	471 53	
John Bertram & Sons	15 23	
Baltimore & Ohio Ry	325 19	
Boston & Albany Ry	86 38	
Bangor & Aroostook Ry	2 18	
Buffalo, Rochester & Pittsburg Ry	109 83	
Bessemer & Lake Erie Ry	2 67	
Ovide Brouillard	92 09	
Bay of Quinté Ry	2 79	

Av.	$ c.	$ c.
Par Dominion du Canada	5,024,091 79	
Fonds de prévoyance des employés de l'Intercolonial du ch. de f. de l'Ile-du-Prince-Edouard	376,826 29	
Compte de marchandises en transit	5,740 56	
Compte de renouvel. d'as. contre le feu (Edifices, aménagements, terrains, etc)	152,538 66	
		5,559,197 30
Par grand-livre des particuliers et des compagnies—		
Amherst Malleable Iron Co	40 42	
Atlantic Sugar Refining Co	421 07	
Beersville Coal & Ry. Co	216 20	
Cumberland Ry. & Coal Co	65 75	
Chatham Ry	0 07	
Canadian Oil Co	72 35	
Colonial Granite Co	57 50	
Canada Cement Co	2,319 12	
Coldbrook Realty & Development Co	1,151 62	
Coldbrook Excelsior Works	238 76	
Canadian Atlantic Coal Co	100 00	
Dubs & Co	98 63	
Dominion Express Co	4 93	
W. H. Duffy	288 85	
Elmsdale Co	1,190 18	
T. E. Fernald & Co	223 50	
Finch, Pruyn & Co	6,318 00	
G. B. Fenwick	15 00	
Grand Lake Lumber Co	383 00	
H. J. Garson & Co	3 53	
Luther Goodspeed & Son	207 44	
Abner Gordon	161 79	
General Average Account	10 19	
F. P. Gutelius	0 87	
L. E. Goodwin	15 00	
Charles & Davison Hill	359 81	
T. A. Hurley	168 09	
International Harvester Co	41 98	
J. A. Kirkpatrick	248 50	
I. Lord	13 15	
W. S. Loggie & Co	39 77	
La Cie Industrielle de Rimouski	222 92	
Peter Lyall & Sons Construction Co	432 93	
J. Lewis & Son	417 90	
La Compagnie Fonderie & Machinery	91 10	

Bathurst Lumber Co	9 40	
Belt Ry. of Chicago	2 30	
Brown Machine Co	1 60	
Dan Brown Steamship Co	125 70	
Samuel Baker	9 92	
D. J. Buckley	8 08	
L. V. Brenton	1 16	
Barrett Manufacturing Co	0 85	
Browning Co	77 56	
Caraquet Ry	13,559 85	
Canadian Express Co	12,010 08	
Cape Breton Ry	68 85	
Canadian Pacific Ry. General	47,070 60	
Charlottetown Steam Navigation Co	46 25	
Canadian Pacific Ry., Division N.-B	41,202 72	
Central Vermont Ry	337 77	
Coal & Coke Ry	1 78	
Cumberland Railway & Coal Co	....	
Canada Iron Corporation	1,473 78	
Canadian Northern Ry. System	1,775 13	
Cincinnati, Hamilton & Dayton Ry	120 13	
Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Ry	76 62	
Canada Atlantic & Plant Steamship Line	91 01	
Chicago, Milwaukee & St. Paul Ry	78 27	
Chicago, St. Paul, Minneapolis & Omaha Ry	28 88	
Chicago & North Western Ry	98 68	
Canadian Pacific Ry. Telegraph	4 81	
Canada Railway News Co	51 48	
Chicago & Alton Ry	127 31	
Cincinnati, New Orleans & Texas Pacific Ry	56 15	
Chicago, Rock Island & Gulf Ry	0 31	
Chicago, Burlington & Quincy Ry	72 37	
Chicago Refrigerator Despatch Line	0 44	
Central Ry. of New Jersey	59 70	
Chesapeake & Ohio Ry	224 86	
Colorado & Southern Ry	0 06	
Cudahy Refrigerator Line	2 91	
Chicago & Eastern Illinois Ry	6 65	
Canadian Locomotive Co	82 59	
Cotton Belt Route	34 21	
Cavicchi & Pagano	155 70	
Chicago, New York & Boston Refrigerator Co	53 57	
Chicago, Indianapolis & Louisville Ry	10 59	
Chicago, Cincinnati & Louisville Ry	1 26	
Chicago, Indiana & Southern Ry	6 27	
Central New England Ry	1 12	
Colchester Coal & Ry. Co	369 35	
Cumberland Valley Ry	0 10	
A reporter	122,245 27	4,401,942 87

Nap. Mercier	11 50	
William H. Miller	87 50	
Miramichi Lumber Co	136 67	
F. M. Murray	158 27	
H. H. Melanson	1 00	
F. P. Mann	50 00	
D. H. McKay	94 55	
W. A. McKay & Co	138 00	
McLean Milling Co	505 08	
H. E. McArthur	198 10	
A. E. McAuley	15 00	
M. McMillan	15 00	
Nova Scotia Coal, Iron & Railway Co	584 85	
Quebec Construction Co	51 44	
L. R. Ross	36 75	
Restigouche Lumber Co	3 30	
Savoie & Co	387 62	
Standard Clay Products	575 25	
Enoch Steeves	122 75	
Charles P. Stephen	78 50	
Stephen Brothers	169 32	
St. John Exhibition Association	115 00	
Wm. Stairs Son & Morrow	58 17	
Town of New Glasgow	80 00	
John A. Young	15 00	
		19,328 54
Par grand livre des particuliers et cies—suspens		
Ventes au comptant—Chef des magasins	372 91	
Canadian Pacific Ry	2,935 14	
Fraserville Foundry Co	511 50	
International Ry. of New Brunswick	414 05	
Soper & McDougall	23 64	
		4,257 24
Par grand-livre du trafic—		
Atchison, Topeka & Santa Fe Ry—Lignes river	1,637 60	
Armstrong Transfer Co	37 50	
Atchison, Topeka & Santa Fe Ry	1,915 99	
Baltimore & Ohio Ry	24 69	
Boston & Albany Ry	12 92	
Canadian Transfer Co., Toronto	0 22	
Canadian Transfer Co., Montréal	65 80	
Canadian Transfer Co., Ottawa	0 45	
Canada Atlantic & Plant Steamship Line	127 75	
Canadian Pacific Ry	11,575 98	
Cape Breton Ry	23 09	
Charlottetown Steam Navigation Co	11 52	
A reporter	15,433 51	5,582,783 08

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Bilan général, exercice clos le 31 mars 1915—*Suite.*

Dr.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	122,245 27	4,401,942 87	Report	15,433 51	5,582,783 08
A Chicago, Rock Island & Pacific Ry	609 36		Par Chicago, Rock Island & Pacific Ry	238 50	
Chicago Great Western Ry	4 93		Chicago, Burlington & Quincy Ry	332 92	
Chicago, Peoria & St. Louis Ry	12 85		Chicago Great Western Ry	12 50	
Cold Blast Transportation Co	18 62		Chicago & North Western Ry	135 54	
Copper Crown Co	45 13		Chicago, Milwaukee & St. Paul Ry	505 05	
Central of Georgia Ry	3 19		Chicago, Rock Island & Gulf Ry	182 48	
F. A. Cutting Car Co	3 44		Cincinnati, Hamilton & Dayton Ry	0 29	
Canada Foundry Co	441 75		Cumberland Ry. & Coal Co	105 90	
Ministère de la Douane	15 00		Central Ry. of New Jersey	1 59	
J. & A. Culligan	10 22		Chicago & Eastern Illinois Ry	4 13	
Cornwall & York Cotton Mills Co	11 37		Caraquet & Gulf Shore Ry	5 50	
Canada & Gulf Terminal Ry	9,518 13		William Cuthbertson	704 00	
Chicago Junction Ry	1 16		Cann Steamship Co	9 00	
Canadian Car & Foundry Co	256 00		Canadian Northern Ry. System	1,033 94	
Chaleur Bay Mills	224 54		Ministère de la Marine et des Pêcheries	1,296 22	
Chicago, Terre Haute & Southeastern Ry	369 87		Duluth, South Shore & Atlantic Ry	440 46	
John J. Campbell	11 96		Dominion Atlantic Ry	295 51	
Carritte Patterson Co	10 71		Denver & Rio Grande Ry	130 22	
Colonial Coal Co	103 76		Eastern Steamship Co	184 10	
Canfield Tank Line	7 14		Elgin & Havelock Ry	29 86	
Cook Construction Co. & Wheaton Brothers	4,484 69		El Paso & South Western Ry	104 59	
Canadian Transfer Co	10 00		Elgin, Joliet & Eastern Ry	29 83	
Continental Lumber Co	265 36		Great Northern Ry	567 41	
John H. Crandall	9 36		Galveston, Harrisburg & San Antonio Ry	24 97	
Cameron & Fraser Co	17 71		Grand Trunk Pacific Coast Steamship Line	2 66	
Calder Fraser Co	7 10		Illinois Central Ry	89 50	
Ministère de l'Agriculture	121 26		Interprovincial Navigation Co	13 80	
Dominion Tar & Chemical Co	6 28		Indiana Harbour Belt Ry	97 50	
Ministère de la Justice	128 27		International Ry. of New Brunswick	8 62	
" des Travaux publics	1,164 49		Kansas City, Mexico & Orient Ry	21 20	
" de la Marine et des Pêcheries	160 52		Kansas City, Mexico & Orient Ry. of Texas	36 11	
" de la Milice et Défense	1,224 94		Lehigh Valley Ry	9 40	
Dominion Atlantic Ry	12,903 88		Levis Ferry Co	191 29	
Dominion Coal Co	81 89		Maine Central Ry	4,805 80	
Dominion Iron & Steel Co	948 84		Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Ry	8 82	
Delaware & Hudson Ry	149 11		Vapeur *Minto*	81 10	
Delaware, Lackawanna & Western Ry	43 55		Northern Pacific Ry	299 09	
Duluth, South Shore & Atlantic Ry	10 56		New York, New Haven & Hartford Ry	641 62	
Ministère de l'Intérieur	322 22		New Brunswick Coal & Ry	425 29	
" des Chemins de fer et Canaux	82,933 14		National Transcontinental Railway	12,114 54	
Detroit & Mackinac Ry	2 91		Oregon Short Line	27 05	
Dominion Molasses Co	1 40		Pennsylvania R.R.	24 45	
Dominion Bridge Co	2,660 27		Philadelphia & Reading Ry	2 95	

Detroit, Toledo & Ironton Ry	36 51	
Denver & Rio Grande Ry	2 61	
Alfred Dickie Lumber Co	86 45	
Detroit & Toledo Shore Line	100 04	
M. P. & J. T. Davis	66 58	
Ministère du Service naval	6,224 00	
Duluth, Winnipeg & Pacific Ry	3 73	
Detroit Terminal Ry. Co	2 04	
Dominion Pulp Co	15 36	
Elgin & Havelock Ry	0 12	
Erie Ry	333 59	
Eastern Steamship Co	25 81	
El Paso & Southwestern Ry	0 75	
Eastern Car Co	7 59	
Eastern Trust Co	8,120 25	
Captain J. A. Farquhar	9 60	
Furness Withy Co	118 15	
Fraserville Foundry	519 25	
Freight Claim Agent	50 47	
Fort Smith & Western Ry	0 14	
Fruit Growers Express	14 06	
C. Fred Fawcett	605 56	
Fort Dodge, Des Moines & Southern Ry	2 02	
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co	1,031 68	
W. A. Fraser	16 97	
Fruit Despatch Co., of New York	0 83	
Florida East Coast Ry	1 42	
Frisco Refrigerator Line	17 44	
Ford Motor Co. of Canada	100 00	
Grand Trunk Ry	47,133 47	
General Storekeeper	10 46	
Galena Signal Oil Co	1,399 81	
Great North Western Telegraph Co	50 06	
Gulf, Colorado & Sante Fe Ry	0 20	
Great Northern Ry	249 03	
Georgia Southern & Florida Ry	51 63	
Grand Trunk Ry.—Suspense	98 75	
Georgia Ry	1 44	
Georgia & Florida Ry	12 66	
Gulf & Ship Island Ry	3 72	
Norton Griffiths Dredging Co	957 50	
General Car & Machinery Co	25 00	
Gloucester Lumber & Trading Co	7 51	
Halifax & South Western Ry	177,868 60	
Hampton & St. Martins Ry	542 12	
Hocking Valley Ry	2 97	
J. A. Harris	7 50	
W. C. Hunter	249 18	
A reporter	487,766 78	4,401,942 87

Pacific Coast Steamship Co	41 00	
Quebec Oriental Ry	357 07	
Quebec Central Ry	172 67	
Reid Newfoundland Co	65 45	
Robert Reford Co	35 10	
San Pedro, Los Angeles & Salt Lake Ry	305 66	
Southern Pacific Co. (Pacific System)	897 69	
Southern Ry	1 25	
Spokane, Portland & Seattle Ry	79 63	
Vapeur *Stanley*	60 07	
St. John & Quebec Ry	1,014 42	
Temiscouata Ry	61 13	
Thousand Islands Ry	0 12	
Union Pacific Ry	285 94	
Wheeling & Lake Erie Ry	48 98	
		44,134 99
Par grand-livre du service des wagons—		
Bristol R.R	0 50	
Detroit & Toledo Shore Line	4 30	
Evansville Suburban & Newburg Ry	0 15	
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry Co	0 45	
Graselli Chemical Co	3 42	
Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Ry	10 30	
Piedmont Ry	4 05	
		23 17
Par grand-livre des loyers—		
Edmund White	2 50	
William O. McAllister	5 67	
T. B. Cochrane	1 46	
Town of Pictou	1 00	
A. P. Monette	4 00	
Dos. L. LeBlanc	0 20	
Calder Fraser Co	1 00	
Atlantic Sugar Refining Co	1 00	
J. Cameron	0 25	
Succession Rufus Black	1 00	
George Lovett	1 00	
Price, Porritt Pulp & Paper Co	1 00	
Ville de Fraserville	2 00	
Flavien & Odilon Gray	1 00	
		23 08
A reporter		5,626,964 32

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Bilan général, exercice clos le 31 mars 1915—*Suite.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	487,766 78	4,401,942 87	Report		5,626,964 32
A Hood's Quarry Co.	179 34				
Houston & Texas Central Ry.	32 53				
Hamilton Bridge Works Co.	734 51				
C. A. Hayes	25 28				
Hardwood Planing Mills	24 79				
Hibbard Construction Co.	75 00				
Humphrey's Unshrinkable Underwear Co.	18 76				
Inverness Ry. & Coal Co.	235 26				
Intercolonial Coal Mining Co.	47 95				
Intercolonial & Prince Edward Island Railways Employees' Relief and Insurance Association	351 34				
Illinois Central Ry.	423 99				
Imperial Oil Co.	152 92				
International & Great Northern Ry.	1 85				
Intercolonial & Prince Edward Island Railways Employees' Provident Fund	728 30				
Indiana Harbor Belt Ry.	429 26				
International Engineering Works	440 27				
International Harvester Co.					
International Ry. of New Brunswick	11,632 63				
Illinois Terminal Ry.	0 28				
Jonesboro, Lake City & Eastern Ry.	14 18				
Kent Northern Ry.	6,918 69				
Kansas City Southern Ry.	18 52				
Kansas City, Mexico & Orient Ry.	0 28				
Kingan Refrigerator Line	0 54				
Lotbinière & Megantic Ry.	31 59				
Londonderry Iron & Mining Co.	21,314 12				
Lehigh Valley Ry.	62 72				
Louisville & Nashville Ry.	13 79				
Lake Shore & Michigan Southern Ry.	829 93				
Lake Erie & Western Ry.	6 56				
Louisiana & North Western Ry.	0 14				
R. S. Low	96 10				
Lehigh & New England Ry.	0 87				
Lotbinière Lumber Co.	3 25				
Libby, McNeill & Libby Refrigerator Line	4 29				
Louisiana & Arkansas Ry.	0 41				
Thomas Lahey	26 06				
P. J. Lynch	30 00				
Louisiana Ry. & Navigation Co.	5 48				
W. M. Leacy	124 30				
Moncton & Buctouche Ry.	13,189 45				

Michigan Central Ry	363 08	
Maine Central Ry	83 43	
John Murphy	0 25	
L. G. Morissette	36 14	
Montreal Cotton & Wool Waste Co	175 00	
Montmagny Light & Pulp Co	756 09	
Thomas Malcolm	4,742 75	
Missouri Pacific Ry	65 11	
Minneapolis, St. Paul & Sault Ste. Marie Ry	1,457 19	
Missouri, Kansas & Texas Ry	93 38	
Maritime Coal Ry. & Power Co	60 00	
Metropolitan Steamship Co	31 88	
Miramichi Quarry Co	203 04	
Morgan's Louisiana & Texas Ry	43 09	
Mather Stock Car Co	14 86	
Minneapolis & St. Louis Ry	36 61	
Missouri River Despatch Transit Co	1 51	
Morris & Co. Refrigerator Line	2 73	
Mobile & Ohio Ry	87 31	
Midland Valley Ry	1 65	
Millerton Station	333 73	
Montreal Locomotive Works	103 10	
J. T. Munro	11 91	
I. Matheson & Co	31 86	
R. W. Mayer	17 92	
Fred Magee	20 00	
Manistee & North Eastern Ry	1 96	
Missouri & North Arkansas Ry	0 56	
Moncton Construction Co	190 00	
Mexico Northwestern Ry	0 54	
Roger Miller & Sons	17,922 51	
Maritime Bridge Co	77 89	
Miramichi Foundry & Machine Co	14 79	
D. R. Morrison & Co	27 09	
Miller's Oil Refining Co	13 62	
John S. Metcalf & Co	71 43	
McLean Holt & Co	968 62	
Succession H. F. McDougall	363 29	
E. D. McGrath	46 10	
Reid McManus	25 00	
E. H. McElmon	2 38	
Dan McNeil & Sons	25 83	
Nelson McDougall	75 00	
J. J. McDonald Estate	15 69	
J. M. McGrath	13 75	
John W. McNeill	2 30	
H. W. McLennan	2 30	
Alexander H. McSween	250 35	
A reporter	574,876 33	4,401,942 87

A reporter		5,626,964 32

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Bilan général, exercice clos le 31 mars 1915—*Suite*.

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	574,876 33	4,401,942 87	Report		5,626,964 32
A McDonald & McIntosh	44 00				
Succession George McKean	190 25				
M. J. McLeod	17 50				
New-Brunswick Coal & Railway Co	31 76				
New-York Central Ry	1,057 30				
Newfoundland Ry	492 71				
New-York, New Haven & Hartford Ry	736 50				
Northern Navigation Co	45 85				
New-York, Chicago & St. Louis Ry	37 04				
Nova-Scotia Steel & Coal Co	161 88				
New-Brunswick & Prince Edward Island Ry	14,295 76				
Northern-Pacific Ry	57 61				
National-Despatch—Great Eastern Line	119 73				
New-Brunswick Telephone Co	18 01				
Norfolk & Western Ry	85 17				
New-Orleans & North Eastern Ry	0 41				
New-York, Ontario & Western Ry	2 02				
National Labour Congress	446 40				
North-Shore Ry	52 65				
New-York, Susquehanna & Western Ry	2 68				
Northern New-Brunswick & Seaboard Ry	214 54				
Norwood & St. Lawrence Ry	6 20				
New-Brunswick Cold Storage Co	119 75				
Nashville, Chattanooga & St. Louis Ry	92 25				
New-Orleans, Mobile & Chicago Ry	0 67				
New-Orleans, Texas & Mexico Ry	1 26				
Nova-Scotia Car Works	307 43				
Nova-Scotia Carriage & Motor Car Co	20 43				
National Rys. of Mexico	985 82				
Nova-Scotia Clay Works	274 54				
New-Brunswick & Prince-Edward Island Ry. (Loi touchant l'opération des chemins de fer)	4,289 39				
Opelousas, Gulf & North Eastern Ry	2 16				
Captain A. H. Olsen	35 00				
O'Brien & Doheny Co	138 22				
Post Office Department	178,921 66				
Prince-Edward Island Railway	1,705 87				
Pullman Co	17 00				
Portland Rolling Mills	3,550 80				
Pennsylvania R. R	1,594 20				
Price Brothers	1,336 02				
Pittsburg, Cincinnati, Chicago & St. Louis Ry	42 84				
Pennsylvania Co	508 93				

Père-Marquette Ry	537 37	
Pittsburg & Lake Erie Ry	100 74	
Philadelphia & Reading Ry	163 64	
Pickford & Black	164 87	
Peoria & Pekin Union Ry	2 87	
Pittsburg, Shawmut & Northern Ry	0 72	
Pirie & Sinkevitz	13 55	
David Porter	45 69	
Pacific Fruit Express	53 65	
Preston Car & Coach Co	14 75	
W. J. Poupore Co	79 75	
E. Powers	3 15	
Paquet & Fils	57 57	
Pictou County Contractors Supply Co	2 44	
Pennsylvania Delaware Oil Co	4 56	
Peoria Ry. Terminal Co	0 06	
Quebec-Central Ry	6,451 89	
Quebec, Montreal & Southern Ry	141 63	
Quebec & Lake St. John Ry	108 22	
Quebec & Levis Ferry Co	73 48	
Quebec-Contracting Co	701 40	
Quebec-Cartage & Transfer Co	12 90	
Rhodes Curry Co	12 36	
Rutland R. R	12 77	
Ryan & MacDonnell	2,736 29	
Gare Rockingham	3 00	
Hôtel Restigouche	13 00	
Reed Company, Limited	8 71	
Edouard Ruel	20 40	
Railway Automatic Car Co	61 40	
Renous Bridge Lumber Co	1 42	
Richmond, Fredericksburg & Potomac Ry	16 23	
Rood & McGregor	92 07	
Rock Island Southern Ry	308 50	
Swift Refrigerator Line	121 59	
Sherbrooke Tank Line	4 38	
Sackville Station	65 97	
Salisbury & Albert Ry	70,690 72	
Southern Pacific Ry	26 25	
Southern Ry	31 53	
St. Wenceslas Station	7 77	
Seaboard Air Line	37 76	
St. Louis & San Francisco Ry	53 16	
E. R. Stiles	7 50	
San Pedro, Los Angeles & Salt Lake Ry	1 08	
Shives Lumber Co	36 75	
St. Louis & Southern West Ry	19 63	
St. Joseph & Grand Island Ry	0 12	
A reporter	870,061 80	4,401,942 87

A reporter		5,626,964 32

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Bilan général, exercice clos le 31 mars 1915—*Suite.*

Dr.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	870,061 80	4,401,942 87	Report		5,626,964 32
A gare Ste-Monique	10 00				
Sumner Co	30 00				
Santa Fe Refrigerator Despatch	97 15				
Gare Sussex	25 00				
James Stevenson	11 40				
St. Lawrence Bridge Co	24 25				
Shippers Refrigerator Car Co	0 15				
Swift & Co. (Siding Account)	3 69				
E. Sinclair Lumber Co	13 88				
St. John & Quebec Ry. Co	11,038 20				
J. B. Snowball Co	70 11				
C. E. Smith	327 31				
Soper & McDougall	470 56				
A. A. Sutherland	61 24				
St. Lawrence Pulp & Lumber Co	41 06				
Sackville Freestone Co	389 22				
R. B. Stewart	0 25				
Stockley & Co	6 51				
St. John & Quebec Ry. (Compte d'exploitation)	5,693 81				
Swedish-Canadian Lumber Co	1 20				
Temiscouata Ry	263 84				
Texas & Pacific Ry	20 77				
Toronto, Hamilton & Buffalo Ry	4 08				
Transcontinental Ry	27,361 98				
Wm. Thomson & Co	37 89				
Toledo, St. Louis & Western Ry	70 84				
Toledo & Ohio Central Ry	5 11				
Texas & New Orleans Ry	1 40				
D. Tremblay	123 29				
F. M. Tweedie	49 90				
Toronto Construction Co	429 75				
Trinity & Brazos Valley Ry	76 46				
Terminal R.R. Association of St. Louis	31 24				
Texarkana & Fort Smith Ry	0 15				
Truro Engineering Works	577 66				
Vandalia Line	7 22				
Union Refrigerator Transit Co	29 23				
Union Pacific Ry	9 60				
Union Line	42 36				
Union Tank Line	9 45				
Virginia & South Western Ry	1 75				
François Vaillancourt	59 73				
Union Switch & Signal Co	8 42				

Union Construction Co	1,347 24			
Van Buren Bridge Co	21 30			
Wabash Ry	814 09			
Western Union Telegraph Co	76 23			
A. N. Whitman & Son	75 00			
Wallace Stone Quarry Co	25 34			
Wabash Pittsburg Terminal Co	3 28			
Western Maryland Ry	58 99			
Wiggins Ferry Co	7 36			
Wheeling & Lake Erie Ry	33 58			
W. H. Weller	10 75			
Robert Wilson	30 57			
Western Ry. of Alabama	0 10			
White City Refrigerator Despatch	14 04			
Frank W. Wilson	2 72			
Western Pacific Ry	3 43			
Waterloo, Cedar Falls & Northern Ry	0 24			
S. H. White & Co	343 29			
York & Carleton Ry	21 60			
		920,488 06		
A grand-livre des particuliers et cies—Suspens				
Cook Construction Co. & Wheaton Brothers	0 30			
Dominion Atlantic Ry	49 80			
Ministère des Chemins de fer et Canaux	1,132 11			
Dominion Coal Co	16 59			
National Transcontinental Ry	187 58			
New-Brunswick & Prince-Edward-Island Ry	233 15			
Prince Edward Island Ry	215 04			
St. John & Quebec Ry	1 10			
		1,835 67		
A grand-livre du trafic—				
Acadia Coal Co	1 08			
Boston & Maine Ry	12,916 78			
Buffalo, Rochester & Pittsburg Ry	1,295 72			
Boston & Yarmouth Steamship Co	17 63			
Canadian Northern Ry	85 91			
Central Vermont Ry	5,123 87			
Chicago & Alton Ry	2 31			
Cleveland, Cincinnati, Chicago & St. Louis Ry	70 34			
Canadian-Northern Quebec Ry	438 70			
Canada & Gulf Terminal Ry	767 80			
Cunard Steamship Line	39 55			
Consul Général de France	65 40			
Consul Général de Belgique	37 50			
Delaware & Hudson Ry	34,747 19			
Dominion Steamship Line	7 29			
Dominion Coal Co	31 33			
Ministère de la Milice et Défense	21,968 91			
A reporter	77,617 31	5,324,266 60	A reporter	5,626,964 32

N° 9—Chemin de fer Intercolonial—Bilan général, exercice clos le 31 mars 1915—*Suite.*

Dr.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	77,617 31	5,324,266 60	Report		5,626,964 32
A Ministère du Travail et Commerce, E.-U.A.	181 55				
Detroit & Toledo Shore Line	942 60				
T. A. S. DeWolfe & Son	23 00				
Dominion Iron & Steel Co.	37,943 62				
Ministère de l'Agriculture, Nouveau-Brunswick	100 00				
" de l'Immigration	45 20				
" du Service naval	2,714 42				
" de l'Agriculture, Ottawa	525 00				
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co.	209 23				
Grand Trunk Ry	77,768 56				
Grand Trunk Pacific Ry	10,151 29				
Galt, Preston & Hespeler Ry	510 57				
Greenwich & Johnsonville Ry	259 96				
Grand Trunk Ry.—Bureau européen	589 52				
Hamburg-American Steamship Line	7 63				
Inverness Ry. & Coal Co	499 96				
A. G. Jones & Co	9 50				
Lake Shore & Michigan Southern Ry	0 90				
Michigan Central Ry	2,914 03				
New-York Central Ry	470 72				
Northern New-Brunswick & Seaboard Ry	3,311 76				
New-Brunswick & Prince-Edward-Island Ry	342 00				
Frais océaniques—St-Jean	5,524 38				
" " —Halifax	11,667 46				
" " —Montréal	174 55				
Prince-Edward-Island Ry	2,096 64				
Père-Marquette Ry	3,209 98				
Pickford & Black	96 86				
Quebec, Montreal & Southern Ry	1,404 38				
Rutland Ry	11,180 01				
Russian-American Line	4 95				
Reid Newfoundland Co.—Suspens	23,479 90				
Armée du Salut	320 10				
Salisbury & Albert Ry	116 65				
St. John River Steamship Line	1 50				
Temiskaming & Northern Ontario Ry	5 60				
Toronto, Hamilton & Buffalo Ry	982 35				
Toledo, St. Louis & Western Ry	394 01				
Wabash Ry	1,307 92				
		279,105 57			

A grand-livre, service des wagons—					
Albany & Hudson Ry	4 25				
Atlantic & Western Ry	3 15				
Atlanta & St. Andrews Bay Ry	42 90				
Arkansas South Eastern Ry	9 45				
Buffalo & Susquehanna Ry	4 50				
Benwood & Wheeling Ry	1 35				
Buffalo & Susquehanna Ry. (New account)	0 45				
Buffalo & Susquehanna R.R.	9 00				
Chicago, Cincinnati & Louisville Ry	137 25				
Cincinnati, Bluffton & Chicago Ry	11 25				
Canada & Gulf Terminal Ry	875 90				
Chicago, Anamosa & Northern Ry	8 10				
Cincinnati & Westwood Ry	3 20				
Cape Girardeau Northern Ry	4 50				
Canadian Northern Ry. System	61 40				
Dominion Atlantic Ry	790 25				
Dallas Terminal Ry. & Union Depot	0 10				
Durham & South Carolina Ry	0 45				
Elgin & Havelock Ry	285 20				
East Carolina Ry	2 05				
Greenville & Knoxville Ry	3 60				
Georgia & Florida Ry	17 10				
Huntingdon & Broad Top Mountain Ry	3 15				
International Ry. of New-Brunswick	596 60				
Interstate R.R.	1 80				
Jamestown, Chautauqua & Lake Erie Ry	45 50				
Jamestown, Westfield & North Western Ry	4 95				
Kanona & Prattsburgh Ry	2 70				
Kent Northern Ry	224 55				
Lake Terminal Ry	3 15				
Lehigh & New-England Ry	13 05				
Liberty White Ry	6 75				
Lorain, Ashland & Southern Ry	59 70				
Muscatine North & South Ry	9 90				
Mississippi River & Bonne Terre Ry	1 80				
Maryland & Pennsylvania Ry	3 60				
Missouri, Oklahama & Gulf Ry	42 30				
McKeesport Connecting Ry	0 90				
New-York Central Lines	5,703 05				
Newburgh & South Shore Ry	5 85				
Natchez & Southern Ry	0 45				
National Transcontinental Ry	6,376 82				
Northern New Brunswick & Seaboard Ry	367 65				
New-Jersey & Pennsylvania Ry	13 95				
New-Brunswick & Prince Edward Island Ry	157 40				
Pittsburg & Susquehanna Ry	4 05				
A reporter	15,925 02	5,603,372 17	A reporter		5,626,964 32

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Bilan général, exercice clos le 31 mars 1915—*Suite.*

Dt.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	15,925 02	5,603,372 17	Report		5,626,964 32
A Rutland R.R.	365 15				
Register & Glenville Ry	1 75				
Randolphe & Cumberland Ry	10 50				
Salisbury & Albert Ry	122 45				
St. Louis & San Francisco Ry	30 30				
St. Louis, San Francisco & Texas Ry	8 45				
Savannah & Statesboro Ry	0 90				
St. John & Quebec Ry	134 50				
Temiskaming & Northern Ontario Ry	4 50				
Terminal R. R. Association of St. Louis	173 45				
Trinity & Brazos Valley Ry	26 15				
Toledo & Western Ry	13 50				
Valdosta, Moultrie & Western Ry	1 35				
Wabash, Chester & Western Ry	20 70				
White River R.R.	0 90				
		16,839 57			
A Grand-livre de loyers—					
Newfoundland Ry	1,341 66				
Ministère des Postes	6 25				
Oliver Geldart	5 67				
H. Embree	5 67				
J. M. O'Brien	1,214 58				
William Barrie	53 67				
Canadian Pacific Co	645 80				
Ministère des Postes	37 50				
Vapeur *Granville*	56 25				
Mme Ryan	70 00				
Mme Margaret McFarlane	3 00				
Albert Gunn	8 00				
James Elliott	152 00				
George Taylor	5 00				
George & Ed. Couture	8 34				
P. Robitaille	75 00				
Canadian Express Co	12 00				
Canadian-Northern Steamship Co	8 00				
Ministère de la Milice et Défense	206 45				
Maple Leaf Telephone Co., Ltd	10 00				
H. H. Blackadar	5 00				
Adamsville Telephone Co	2 00				
Antigonish & Sherbrooke Telephone Co	2 50				
E. H. McElmon	2 00				

Cité de Sydney	1 00	
Joseph Côté	26 00	
David Rouleau	24 00	
Emile St-Laurent	233 00	
Louis Boisvert	6 00	
Malcolm Samson	8 00	
C. Veilleux	40 00	
N. Lamontagne	7 50	
Dame C. W. Carrier	264 00	
Olivier Gingras	66 00	
Dlles Camiré	12 00	
Maurice Camiré	11 00	
Mme J. Atkinson	110 00	
Mme L. Roberge	120 00	
James Cloutier	44 00	
George Cloutier	44 00	
Frank Cloutier	9 00	
A. Bégin	221 00	
Jean Lamonthe	58 50	
Atlantic Lumber Co	1 00	
Hiram D. McLean	2 00	
Hiram D. McLean	15 00	
Miramichi Lumber Co	5 00	
James Comeau	20 80	
George A. Mason	15 00	
Arthur S. Comeau	5 00	
Cité de Sydney	1 00	
J. A. R. Weir	12 00	
Spencer Brothers & Turner	10 00	
Mme Agnes Weir	3 00	
Thomas Sharpe	4 00	
J. W. Campbell	1 00	
John R. Stewart	1 50	
William Young	8 00	
Mme M. Bourgoin	1 00	
Succession Patrick McCourt	1 00	
James E. Kelly	4 00	
John Roach	1 00	
M. McLean	15 00	
I. Matheson & Co	1 00	
Arthur W. Moffatt	1 00	
Succession H. F. McDougall	6 00	
Ville de Shediac	1 00	
LeClaire & Daigle	2 00	
D. Henry Goodwin	1 00	
W. R. Steeves	0 79	
G. W. White	3 75	
A reporter	5,384 18	5,620,211 74

A reporter		5,626,964 32

N° 9—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Bilan général, exercice clos le 31 mars 1915—*Fin.*

Dr.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Report	5,384 18	5,620,211 74	Report		5,626,964 32
A B. N. T. Underhill	5 00				
Archibald Fraser	2 00				
H. McH. Hart	45 00				
Cité de Sydney	1 00				
Siméon Fortin	3 00				
William R. Wilson	1 00				
I. B. Shaffner & Co.	5 00				
Ralph W. Eastwood	10 00				
Ernest O. Dufault	10 00				
		5,466 18			
Avances:—					
H. M. Stevens	5 06				
A. R. Smith	20 00				
A. M. McLellan	16 65				
T. W. Butler	276 96				
J. K. McGrath	31 85				
C. Coulombe	57 52				
C. A. Lowe	13 36				
W. J. Hughes	25 00				
W. C. Chalmers	20 00				
A. D. Gunn	20 00				
Protonotaire de la cour Supérieure, district de de Kamouraska	800 00				
		1,286 40			
		5,626,964 32			5,626,964 32

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

N° 10—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Etat des recettes et des dépenses, exercice clos le 31 mars 1915.

Dépenses.		Recettes.	
	$ c.		$ cts.
Entretien et construction de la voie..	1,950,366 60	Reçu sur crédits officiels au compte des dépenses d'exploitation de l'Intercolonial, du ministère des Chemins de fer et Canaux..............	11,438,373 14
Entretien de l'outillage..............	2,301,884 48	Comptant reçu pour vente de vieux roulant...........................	30,134 68
Dépense de trafic	262,647 19	Montant transféré au compte du capital du matériel roulant, 1914-15..	875,943 18
Dépenses de transport................	6,595,906 57	Différence entre les recettes de 1914-15 et les dépenses totale sur la dite année, moins la somme payée par le ministère, à Ottawa, pour allocations portées au compte des renouvellements de l'association contre le feu..............................	36,465 08
Dépenses générales...................	327,568 30	Solde au crédit du compte du renouvellement de l'association contre le feu au 1er avril 1913...............	156,272 96
Somme dépensée pour renouvellement du roulant........................	823,265 69	Solde au compte de renouvellement des rails au 1er avril 1913..........	236,582 79
Somme dépensée pour renouvellement des édifices, etc....................	82,812 17		
Somme dépensée pour renouvellement des rails, etc......................	263,961 83 12,820 34		
Balance :—			
Compte du renouvel. des rails...	12,621,233 17		
Compte du renouvel. de feu......	152,538 66		
	$12,773,771 83		$12,773,771 83

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

N° 11—Chemin de fer Intercolonial—Compte de renouvellement de l'outillage.

	$ c.	$ c.
Il y avait au 1er avril 1914, une balance, au crédit du compte de renouvellement de l'outillage, de	823,265 69	
On a imputé, durant l'exercice clos le 31 mars, 1915, au compte ci-dessus :—		
57 wagons fermés	68,775 00	
Coût de l'inspection des wagons fermés pendant l'exercice clos le 31 mars 1915	330 75	
Matériel et main-d'œuvre pour la modification de 3 wagons fermés en wagons à bestiaux, aux ateliers de Moncton	1,772 98	
Main-d'œuvre par la modification de wagons fermés en wagons plateformes, aux ateliers de Moncton	306 00	
Main-d'œuvre et matériel par la modification du wagon "Dufferin", en wagon privé, aux ateliers de Moncton	1,949 39	
Matériel pour 20 fourgons à bagages en cours de construction aux ateliers de Moncton	4,845 42	
Valeur des wagons à marchandises détruits à Campbellton, le 11 juillet juillet 1911; Ces wagons ont été remplacés	4,800 00	
Coût de l'analyse	30 00	
Coût de l'analyse	2 50	
Frais de messageries par colis venant de Kingston, Ont	0 13	
Dans l'exercice clos le 31 mars, 1915, on a crédité au compte du renouvellement de l'outillage :—		
Argent reçu par vente de vieux matériel roulant		30,134 68
Transféré au compte du capital du matériel roulant 1914-15 :—		132,688 00
8 voitures de première classe, payées en 1913-14		128,912 00
8 wagons fermés, payés en 1913-14		4,860 00
89 wagons fermés, payés en 1913-14		107,690 00
143 wagons fermés, payés en en 1913-14		173,030 00
Wagons à marchandises représentant la somme de		290,898 83
20 fourgons à conducteurs, et coût de l'inspection		37,864 35
	906,077 86	906,077 86

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., Moncton, N.-B.

N° 12—Chemin de fer Intercolonial—Compte de rails renouvelé.

Le 1er avril 1914, balance au crédit de rails renouvelé..	$236,582 79
Porté au compte du renouvellement d'assurance contre le feu..	27,379 04
	$263,961 83
Imputé durant l'exercice contre ci-dessus..	263,961 83

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., Moncton, N.-B.

N° 13—Chemin de fer Intercolonial—Compte de feu renouvelé.

Le 1er avril 1914, balance au crédit de feu..		$156,272 96
Pendant l'année il a été porté au compte du renouvellement de l'association contre le feu la différence entre les recettes de l'année 1914-15, et les dépenses totales pour la même année, moins les sommes payées par le ministère à Ottawa, pour indemnités..		36,465 08
		$192,738 04
Porté pendant l'année au crédit ci-dessus..	$12,820 34	
Balance au crédit de rails renouvelé, le 28 février 1915..	27,379 04	
		40,199 38
		$152,538 66

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., Moncton, N.-B.

N° 14—Chemin de fer Intercolonial—Etat indiquant les recettes de la caisse durant durant l'exercice clos le 31 mars 1915.

Dt.		$ c.	Av.		$ c.
A balance en mains, le 1er avril 1914.		6 20	Par montants déposés au crédit de l'honorable Receveur Général		13,812,155 30
Somme reçues pendant l'année et créditées comme suit ;—			Laissant une balance en mains au 31 mars 1915, comme suit :—	0 02	0 02
Chefs de gare.......	8,576,421 48				
Grand-livre du trafic	2,868,365 66				
Service des wagons..	483,673 34				
Des particuliers et compagnies........	1,844,755 32				
Général	15,724 32				
Des loyers..........	23,209 00				
		13,812,149 12			
		$13,812,155 32			$13,812,155 32

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Relevé des moyennes, exercice clos le 31 mars 1915.

Parcours des trains		1,448·82
Parcours des locomotives		9,532,678
Total du parcours des trains		7,532,678
Total du parcours des wagons		110,767,770
Total, gain brut	Dollars.	11,444,877 14
Total, dépenses d'exploitation	"	11,438,373 14
Gain moyen comparé au gain total—		
Revenu du transport	Pour cent.	98·80
Revenu des opérations autre que transport	"	1·20
Total brut par mille de chemin de fer	Dollars.	7,899 44
Total brut par mille de locomotive	"	1 25
Total brut par mille de train-mille	"	1 52
Total brut par mille de wagon-mille	Cents.	10·33
Dépense moyenne comparée en gain brut—		
Maintien de la voie et travaux d'art	Pour cent.	17·04
Maintien de l'équipement	"	20·11
Dépense du trafic	"	2·30
Dépense du transport	"	57·63
Dépense générale	"	2·86
Dépense par train-mille—		
Maintien de la voie et travaux d'art	Cents.	25·89
Maintien de l'équipement	"	30·56
Dépense du trafic	"	3.49
Dépense du transport	"	87·56
Dépense générale	"	4·35
Total par train-mille	"	151·85
Dépense par mille de chemin de fer—		
Maintien de la voie et travaux d'art	Dollars.	1,346 18
Maintien de l'équipement	"	1,588 80
Dépense du trafic	"	181 28
Dépense du transport	"	4,552 61
Dépense générale	"	226 09
Total par mille de chemin de fer		$7,894 96
Locomotive et wagon, réparation par locomotive et wagon—		
Locomotives, 392		$2,255·09
Voitures à voyageurs, 505		738·11
Wagons à marchandises, 14,065		55·62

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Tableau comparatif des principales marchandises rapportant du revenu, transportées sur le chemin de fer Intercolonial en 1913-14 et 1914-15.

Description.	Exercice clos le 31 mars 1914.	Exercice clos le 31 mars 1915.
	Tonnes.	Tonnes.
Produits de l'agriculture—		
Grain	160,489	127,460
Farine	196,092	237,444
Pommes de terre	52,688	39,609
Foin	62,872	83,491
Pommes, fruits et légumes	24,561	31,260
Autres produits de meunerie	54,076	87,759
Autres produits de l'agriculture	11,383	9,490
Coton	6,498	3,014
Produits des animaux—		
Porcs et chevaux	9,586	20,119
Moutons et bestiaux	15,672	17,498
Agneaux	1,749	1,187
Viandes préparées	10,899	13,839
Volaille et gibier	643	378
Poisson	34,835	38,813
Huîtres et mollusques	3,423	2,140
Laine	3,042	4,109
Peaux et cuir	10,189	9,364
Autres produits des établissements de salaison	37,701	23,086
Produits miniers—		
Huile et coke	1,305,047	1,121,754
Minerai	75,861	9,221
Sable, pierre, etc	194,126	219,604
Sel	10,082	11,856
Ardoise et granite	1,709	6,085
Phosphate	19,963	18,922
Autres produits miniers	27,420	8,573
Produits forestiers—		
Bois	748,289	610,208
Ecorce	14,855	14,242
Bois de chauffage	45,839	39,837
Bois à pulpe	289,865	273,919
Pulpe de bois	36,355	34,337
Bardeaux	65,913	53,873
Autres produits forestiers	146,350	104,174
Produits de la fabrication—		
Pétrole et huile	26,984	39,907
Sucre	66,785	68,008
Rails de fer et d'acier	143,501	73,275
Fer en gueuse et en loupe	111,335	33,429
Fer en tiges	19,876	9,854
Acier en loupes	80,766	37,102
Autres pièces de fonte et machines	74,059	65,457
Fer en barres et tôle	86,922	53,514
Brique, chaux et ciment	139,702	126,730
Instruments aratoires	10,689	10,924
Meubles	13,202	9,783
Effets d'immigrants	4,031	3,678
Divers	831,816	720,676
	5,287,740	4,529,002

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.
E. et O. E., MONCTON, N.-B.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Relevé indiquant des marchandises ci-dessous énumérées transportées par le chemin de fer Intercolonial au cours de l'exercice clos le 31 mars 1915.

Articles.	Par voie de Montréal.	Sainte-Rosalie.	Par voie de Saint-Jean.	Pour gares locales.	Totaux.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Sucre brut, allant vers l'ouest	1,998	2,053	....	5,894	9,945
Sucre raffiné, allant vers l'ouest	11,331	10,333	861	30,399	52,924
Marchandises en destination d'Europe, allant vers l'ouest, par voie de Halifax	6,922	4,356	52	25,600	36,930
Marchandises en destination d'Europe, allant vers l'ouest, par voie de Saint-Jean	7,144	391	....	14,156	21,691
Marchandises en destination d'Europe, allant vers l'est par voie de Halifax	29,297	17,560	15,200	*107,851	169,908
Marchandises en destination d'Europe, allant vers l'est, par voie de Saint-Jean	21,401	512	....	*46,523	68,436
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Grain pour expédition par voie de Halifax	462,649	....	397,239	....	859,888
Grain pour expédition par voie de Saint-Jean	658,524	....	....	....	658,524
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Poisson frais	3,746	2,183	1,180	9,904	17,013
Poisson salé	6,771	2,549	452	9,246	19,018
Houille	....	....	50	1,083,492	1,083,542

* Y compris le bois exporté par voie d'Halifax, 78,355, par voie de St-Jean, 43,625.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Relevé descriptif des marchandises transportées au cours de l'exercice clos le 31 mars 1915.

Articles.	Nombre.	Tonnes.
Baril de farine	2,374,440	237,440
Boisseau de grain	5,011,840	127,460
Bétail vivant	163,800	38,804
Bois de construction, mesure de surface, pieds	558,730,900	768,255
Houille et autre combustible	....	1,161,591
Articles de fabrication	....	743,328
Tous autres articles	....	1,452,124
	....	4,529,002

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Relevé de la houille transportée par le chemin de fer Intercolonial pendant l'exercice clos le 31 mars 1915.

De.	Par voie de St-Jean.	Par voie de Ste-Rosalie.	Par voie de Montréal.	Pour gares locales.	Total.
	Tonnes.			Tonnes.	Tonnes.
Stellarton	50			387,660	387,710
Westville				23,408½	23,408½
New Glasgow				235	235
Point Tupper				97,488	97,488
North Sydney				13,821½	13,821½
Sydney Mines				65,592	65,592
Sydney				17,787	17,787
Springhill Junction				184,844	184,844
Maccan				206,018	206,018
Norton				2,564	2,564
Harcourt				5,106	5,106
McGivneys				12,613	12,613
Autres gares				66,355	66,355
	50			1,083,492	1,083,542

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Relevé des recettes.

Mois.	Service des voyageurs.	Service des marchandises.	Postes et divers.	Total des recettes.
1914.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Avril	296,459 71	684,113 06	88,947 62	1,069,520 39
Mai	262,568 32	642,690 55	47,666 36	952,925 23
Juin	317,151 69	628,603 84	89,674 80	1,035,430 33
Juillet	394,784 12	665,970 64	55,914 14	1,116,668 90
Août	388,556 08	589,823 18	59,162 37	1,037,541 63
Septembre	323,870 94	652,333 95	94,353 54	1,070,558 43
Octobre	254,240 94	605,048 84	68,381 90	927,671 68
Novembre	200,071 06	562,125 60	68,966 04	831,162 70
Décembre	242,205 91	540,203 01	89,211 90	871,620 82
1915.				
Janvier	198,451 31	493,962 63	72,033 72	764,447 66
Février	200,798 54	566,019 72	54,144 35	820,962 61
Mars	212,758 34	679,870 09	53,734 33	946,362 76
1914-1915	3,291,916 96	7,310,765 11	842,191 07	11,444,873 14
1913-1914	3,674,878 75	8,469,590 33	734,079 92	12,878,549 00

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Relevé des marchandises.

Mois.	De gare en gare.		Entier parcours.		Total.	
	Tonnes.	Nombre de milles.	Tonnes.	Nombre de milles.	Tonnes.	Nombre de milles.
1914.						
Avril	278,175	42,371,351	142,707	58,727,751	420,882	101,099,112
Mai	267,372	46,130,030	115,908	52,970,751	383,280	99,100,781
Juin	269,093	46,618,584	105,818	46,683,182	374,911	93,301,766
Juillet	310,653	48,232,740	108,375	55,456,348	419,028	103,689,088
Août	280,158	47,073,173	89,409	44,976,367	369,567	92,049,540
Septembre	331,108	50,902,067	104,889	54,371,485	435,997	105,273,552
Octobre	271,041	38,779,090	104,568	52,233,510	375,609	91,012,600
Novembre	100,736	47,927,744	234,192	44,726,100	334,928	92,653,844
Décembre	196,928	40,512,982	127,234	58,644,780	324,162	99,157,762
1915.						
Janvier	192,184	32,327,028	127,568	49,650,658	319,752	81,977,686
Février	213,966	37,047,623	135,695	52,844,144	349,661	89,891,767
Mars	272,305	45,805,440	148,920	63,222,930	421,225	109,028,370
1914-1915	2,983,719	523,727,852	1,545,283	634,508,016	4,529,002	1,158,235,868
1913-1914	3,783,578	707,512,447	1,504,162	715,229,856	5,287,740	1,422,742,303

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL—Relevé des voyageurs.

Mois.	De gare en gare.		Entier parcours.		Total.	
	Nombre.	Nombre de milles.	Nombre.	Nombre de milles.	Nombre.	Nombre de milles.
1914.						
Avril	290,090	9,351,462	30,709	10,545,337	320,799	19,896,799
Mai	281,551	9,314,785	22,658	5,168,210	304,209	14,482,995
Juin	298,829	11,717,970	22,019	4,462,367	320,848	16,180,337
Juillet	382,713	15,000,535	32,521	5,397,984	415,234	20,398,519
Août	342,310	12,746,595	33,482	7,164,031	375,792	19,910,626
Septembre	297,919	11,497,632	28,273	5,324,437	326,192	16,821,469
Octobre	255,102	9,090,015	23,152	3,636,781	278,254	12,726,796
Novembre	221,991	7,828,672	15,058	2,655,902	237,049	10,484,574
Décembre	271,646	10,015,618	17,318	2,765,231	288,964	12,780,849
1915.						
Janvier	238,197	7,419,888	14,552	2,978,878	252,749	10,398,766
Février	209,193	7,663,521	11,101	2,161,201	220,294	9,824,722
Mars	259,073	8,062,486	13,914	4,220,811	272,987	12,283,297
1914-1915	3,348,614	119,708,579	264,757	56,481,170	3,613,371	176,189,749
1913-1914	3,637,482	127,423,098	346,029	85,372,198	3,983,511	212,795,296

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Compte du capital, exercice clos le 31 mars 1915.

	Dt.	$ c.	$ c.		Av.	$ c.
1914.				1914.		
31 mars	Coût du ch. de fer de l'Ile-du-P.-E. date	....	8,920,369 01	31 mars	Dominion du Canada...	8,920,369 01
1915.						
31 mars	Traverse des wagons, etc..........	566,613 63				
	Construction première............	222 40				
	Agrandissement des installations le long de la voie	3,694 67	570,530 70	1915. 31 mars	Dominion du Canada...	570,530 70
			9,490,899 71			9,490,899 71

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Compte du revenu, exercice clos le 31 mars 1915.

Dépenses.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et des travaux d'art..............................	166,097 82	Voyageurs..........................	184,416 25
Entretien du matériel..............	96,766 48	Marchandises......................	187,622 15
Trafic..............................	9,891 17	Malle et messageries...............	30,488 27
Transport..........................	306,471 43	Recettes diverses..................	12,968 77
Frais généraux.....................	19,000 07		
			415,495 44
		Solde............................	182,731 53
	598,226 97		598,226 97

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Entretien de la voie et des travaux d'art, exercice clos le 31 mars 1915.

	$ c.
N° 1. Surintendance	10,994 09
2. Ballastage	7,521 35
3. Traverses	28,680 29
4. Rails	402 61
5. Autres matériaux pour la voie	3,913 54
6. Chaussée et voie	73,271 29
7. Enlèvement de la neige et de la glace	5,218 11
9. Ponts, chevalets et ponceaux	1,321 99
11. Croisements à niveau, clôtures, garde-bestiaux et écriteaux	8,330 96
12. Paraneige, parasable et abris contre la neige	3,111 24
13. Système d'enclenchement et de signaux	322 86
14. Lignes télégraphiques et téléphoniques	287 73
16. Bâtiments, ameublements et terrains	15,755 41
17. Docks et quais	4,254 34
18. Outils et fournitures de chemin de fer	2,199 87
22. Accidents de personne	8 44
23. Papeterie et impressions	503 70
	166,097 82

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Entretien du matériel, exercice clos le 31 mars 1915.

	$ c.
N° 28. Surintendance	8,248 26
29. Locomotives, à vapeur, réparations	40,185 09
35. Voitures à voyageurs, réparations	19,956 43
38. Wagons à marchandises, réparations	333 11
39. " " réfections	20,951 97
47. Machines et outils des ateliers	2,957 62
49. Personnes blessées	66 94
50. Papeterie et impressions	31 27
52. Autres dépenses	441 34
53. Equipement de travail, réparations	2,107 25
	1,487 20
	96,766 48

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Dépenses du trafic, 12 mois terminés le 31 mars 1915.

	$ c.
N° 57. Surintendance	2,890 41
58. Agences extérieures	5,416 03
59. Publicité	812 25
60. Papeterie et impressions	772 48
	9,891 17

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Frais de transport, 12 mois terminés le 31 mars 1915.

	$ c.
N° 66. Surintendance	4,945 71
67. Expédition des trains	5,241 30
68. Employés des stations	76,708 49
72. Fournitures et dépenses des stations	8,858 89
73. Chefs de parcs et leurs commis	3,497 09
74. Conducteurs et serre-frein des parcs	7,488 20
76. Fournitures et dépenses des parcs	115 26
77. Préposés aux locomotives des parcs	8,709 94
78. Dépenses de la rotonde, parc	216 63
79. Combustible pour locomotives des parcs	6,019 74
80. Eau " " "	202 50
81. Lubrifiants " " "	119 51
82. Autres fournitures " "	95 21
86. Mécaniciens de locomotives, routières	32,856 51
87. Frais de rotonde, routières	13,106 51
88. Combustible pour locomotives, routières	61,547 87
89. Eau pour locomotives, routières	2,288 86
90. Lubrifiants pour locomotives, routières	1,331 82
91. Autres fournitures pour locomotives, routières	924 99
94. Employés des trains, routiers	49,097 91
95. Fournitures et dépenses des trains	10,135 72
96. Enclenchements, système de bloc et autres fonctionnements	170 73
97. Gardes-drapeau de croisement et garde-barrières	670 21
98. Pont-levis	683 02
99. Enlèvement des épaves	567 08
100. Télégraphe et téléphone, fonctionnement	325 95
103. Papeterie et impressions	8,853 61
105. Autres dépenses	8 00
106. Pertes et dommages, marchandises	929 42
107. Pertes et dommages, bagage	50 00
108. Dommages à la propriété	254 65
109. Dommages au bétail sur l'emplacement de la voie	341 66
110. Blessures aux personnes	108 44
	306,471 43

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Déboursés généraux pour l'année terminée le 31 mars 1915.

		$ c.
N°	113. Salaires et dépenses des fonctionnaires généraux	5,066 11
	114. Salaires et dépenses des commis et des aides	6,414 76
	115. Fournitures et dépenses générales de bureau	377 84
	116. Frais de justice	64 90
	118. Déboursés de la division de secours	600 00
	119. Pensions	5,943 43
	120. Papeterie et impressions	221 30
	121. Autres dépenses	311 73
		19,000 07

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMINS DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.—Bilan général pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Dr.	$ c.	$ c.
Matière générale		62,695 61
Numéraire en transit		72 00
Chefs de gare		3,568 34
Grands-livres des personnes et des compagnies :—		
Canadian Express Company	80 00	
Ministère des Postes	18,481 73	
Dominion Express Company	0 60	
Province de l'Ile-du-Prince-Edouard	220 52	
Galena Signal Oil Co	123 32	
Intercolonial Railway	16 97	
Imperial Oil Company	17 00	
Charlottetown Steam Navigation Co	8 95	
Embr. de Murray Harbour, recettes de télégr.	6 33	
Canadian Pacific Railway	2 69	
Furness Withy Co	1 92	
Fonds de secours des employés des chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Ed.	24 68	
Canada Atlantic and Plant Steamship Line	1 00	
Ministère des Chemins de fer et Canaux	3 25	
Western Union Telegraph Co	832 40	
Grand Trunk Ry	7 96	
Anglo-American Telegraph Co	124 95	
Buntain, Bell & Co	8 47	
		19,962 74
Grand-livre du trafic :—		
Ministère de l'Agriculture, île du P.-E	22 50	
Ministère de la Milice et de la Défense	479 57	
Ministère de l'Agriculture, Ottawa	97 50	
Ministère du Service naval	3 18	
		602 75
Grand-livre des particuliers et des compagnies :—		
Roper, Clarke & Co		3 00
Grand-livre des loyers :—		
McLean Frères	1 00	
Arsenault & Gaudet	1 00	
Robert Ellis	1 00	
Haywood & Campbell	1 00	
John P. Smith	1 00	
Benjamin Gallant	5 00	
Dominion Express Co	12 00	
Sydney Gray	45 83	67 83
		86,972 27

Av.	$ c.	$ c.
Compte de l'Etat		81,865 30
Salaires non réclamés		50 71
Marchandises en transit		268 23
Compte indéterminé du vérificateur		2,106 66
Grand-livre des particuliers et des compagnies :—		
John Simon		215 40
Grand-livre du trafic :—		
Chemin de fer Canadian-Northern	1 67	
Ministère de la Marine et des Pêcheries	887 34	
Chemin de fer du Grand-Tronc	117 72	
Chemin de fer du Grand-Tronc-Pacifique	216 00	
Chemin de fer de l'Intercolonial	1,200 14	
		2,422 87
Grand-livre des particuliers et des compagnies :—		
Ministère des Chemins de fer et Canaux		42 10
Grand-livre des loyers :—		
Ministère de la Marine et des Pêcheries		1 00
		86,972 27

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

S. L. SHANNON, *contrôleur et trésorier.*

Chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard—Compte du matériel—12 mois terminés le 31 mars 1915.

1914.	Dt.	$ c.	$ c.
31 mars	Report		67,669 97
1915.			
31 mars	Achats durant l'année	164,084 89	
	Frais d'autres services	14,489 25	
	Main-d'œuvre, etc	5,901 09	
	Bordereaux de paie	2,790 00	
			187,265 23
1915.	Av.		254,935 20
31 mars	Distribution pendant l'année		192,239 59
			62,695 61
	Solde { Matériel ordinaire, y compris la papeterie	28,658 56	
	Solde { Combustible	15,312 82	
	Solde { Matériel de voie et de ponts	18,724 23	
		62,695 61	

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

C. F. BURNS,
Vérificateur des déboursés.

E. et O. E., Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Etat des moyennes, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Longueur du chemin de fer en milles		275·2
Nombre de milles parcourus par les locomotives		477,025
Nombre total de milles parcourus par les trains		384,631
Nombre total de milles parcourus par les wagonss		2,388,869
Proportion des recettes aux recettes brutes :—		
Revenus tirés des transports	Pour cent.	96·88
" " d'opérations autres que transports	"	3·12
Recettes brutes par mille de chemin de fer	Dollars.	1,509·79
" " " parcouru par locomotive	"	·87
" " " " train	"	1·08
" " " " wagon	Centins.	17·39
Proportion des dépenses aux recettes brutes :—		
Entretien de la voie et des bâtiments	Pour cent.	39·98
" du matériel	"	23·29
Dépenses du trafic	"	2·38
" transport	"	73·76
" générales	"	4·57
Dépenses par mille parcouru par train :—		
Entretien de la voie et des constructions	Centins.	43·18
" du matériel	"	25·16
Dépenses du trafic	"	2·57
" transport	"	79·68
" générales	"	4·94
Total par mille parcouru par train	"	155·53
Dépenses par mille de chemin de fer :—		
Entretien de la voie et des bâtiments	Dollars.	603·55
" du matériel	"	351·63
" du trafic	"	35·94
" du transport	"	1,113·63
" générales	"	69·04
		$ 2,173·79
Réparations des locomotives et des wagons, par locomotive et par wagon —		
Locomotives, 31		$1,296·29
Wagons à voyageurs, 59		338·24
Wagons à marchandises, 526		39·83

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Etat des recettes.

Mois.	Voyageurs.	Marchandises.	Postes et messageries.	Total.
1914.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Avril	13,050 26	11,758 59	2,280 30	27,089 15
Mai	20,662 78	12,495 46	2,563 66	35,721 90
Juin	19,047 53	14,735 65	2,639 52	36,422 70
Juillet	17,558 26	25,993 56	6,906 72	50,458 54
Août	15,156 28	24,306 89	2,291 92	41,755 09
Septembre	14,305 34	19,971 54	2,018 26	36,295 14
Octobre	19,482 18	16,377 67	2,092 56	37,952 41
Novembre	20,279 84	13,287 37	2,162 42	35,729 63
Décembre	14,577 54	15,051 51	2,815 17	32,444 22
1915.				
Janvier	10,586 67	10,443 21	7,072 56	28,102 44
Février	11,603 14	8,423 25	2,250 82	22,277 21
Mars	11,312 33	11,571 55	8,363 13	31,247 01
1914-1915	187,622 15	184,416 25	43,457 04	415,495 44
1913-1914	184,004 11	183,649 79	41,962 84	409,616 74

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Relevé des voyageurs.

Mois.	De gare en gare.		Entier parcours.		Total.	
	Nombre.	Milles.	Nombre.	Milles.	Nombre.	Milles.
1914.						
Avril	30,926	633,116	287	12,908	31,213	646,024
Mai	36,890	636,569	819	26,212	37,709	662,781
Juin	34,357	728,776	2,054	85,428	36,411	814,204
Juillet	55,242	1,328,683	3,120	151,599	58,362	1,480,282
Août	42,537	972,735	5,332	254,259	47,869	1,226,994
Septembre	39,083	1,035,095	3,056	134,186	42,139	1,169,281
Octobre	32,534	722,994	2,847	120,703	35,381	843,697
Novembre	29,258	604,497	1,511	65,336	30,769	669,833
Décembre	34,507	779,864	1,143	54,778	35,650	834,642
1915.						
Janvier	23,043	500,601	575	30,071	23,618	530,672
Février	18,875	450,781	464	20,160	19,339	470,941
Mars	24,579	605,104	457	23,664	25,036	628,768
1914-1915	401,831	8,998,815	21,665	979,304	423,496	9,978,119
1913-1914	423,007	9,313,578	22,732	1,125,807	445,739	10,439,385

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Relevé des marchandises.

Mois.	De gare en gare.		Entier parcours.		Total.	
	Tonnes.	Milles.	Tonnes.	Milles.	Tonnes.	Milles.
1914.						
Avril	12,266	421,594	....	....	12,266	421,594
Mai	11,347	430,640	962	35,116	12,309	465,756
Juin	10,087	377,397	1,301	62,910	11,388	440,307
Juillet	9,712	362,658	898	36,530	10,610	399,188
Août	8,570	318,050	704	33,058	9,274	351,108
Septembre	8,808	302,755	507	23,992	9,315	326,747
Octobre	10,881	403,760	2,224	86,921	13,105	490,681
Novembre	11,682	435,758	2,453	105,542	14,135	541,300
Décembre	6,159	271,475	2,716	101,732	8,875	373,207
1915.						
Janvier	3,809	162,209	2,396	157,408	6,205	319,617
Février	7,718	291,816	1,554	106,232	9,272	398,048
Mars	7,016	247,557	1,502	92,393	8,518	339,950
1914-1915	108,055	4,025,669	17,217	841,834	125,272	4,867,503
1913-1914	115,751	4,392,912	....	....	115,751	4,392,912

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Tableau comparatif des principales marchandises productrices de revenus transportées sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Edouard en 1913-14 et en 1914-15.

Description.	Année terminée le 31 mars 1914.	Année terminé le 31 mars 1915.
	Tonnes.	Tonnes.
Produits de l'agriculture :—		
Grains	11,417	17,207
Farine	3,881	4,581
Autres produits de meuneries	1,997	1,096
Foin	2,776	4,828
Tabac	....	208
Coton	74	130
Pommes de terre	11,672	6,292
Fruits et légumes	196	580
Autres produits de l'agriculture	....	873
Produits des animaux :—		
Chevaux et porcs	1,919	1,063
Moutons et bestiaux	3,129	3,720
Moutons	512	484
Viandes préparées	6,028	2,265
Volailles et gibier	443	397
Peaux et cuir	712	786
Laine	49	80
Poisson	2,875	2,531
Huîtres et moules	954	845
Autres produits des animaux	....	1,438
Autres produits de fabriques de conserves	....	2,316
Produits des mines :—		
Charbon et coke	14,331	12,833
Minerai	2,030	....
Grès, etc	568	5,812
Sel	59	1,234
Ardoise et granit	....	97
Phosphate	1	6
Autres produits des mines	....	13
Produits des forêts :—		
Bois de construction	11,977	10,362
Ecorce	10	81
Bois de corde	1,377	3,001
Bois de pulpe	....	2
Bardeaux	146	656
Autres produits des forêts	325	738
Manufactures :—		
Pétrole et huiles	1,970	3,801
Sucre	1,403	1,233
Fer et rails en acier	495	463
Fer en gueuse et en loupes	285	27
Baguettes à fil de fer	35	78
Petites barres d'acier	1	5
Autres fontes et machines	877	1,583
Métaux en barres et en feuilles	119	54
Briques, chaux et ciment	2,205	2,331
Instruments agricoles	898	1,170
Fourgons, voitures et outils	....	371
Vins, liqueurs et bières	....	371
Matériel naval	....	9
Articles de maison, meubles	896	706
Effets d'immigrants	25	40
Divers	27,084	26,475
	115,751	125,272

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Compte du capital pour les huit mois terminés le 31 mars 1915.

Dt.		$ c.	Av.		$ c.
31 mars 1915...	Pour amener la ligne suivant le type de l'embranchement de l'Intercolonial...........	24,700 00	31 mars 1915..	Etat...................	24,700 00
		24,700 00			24,700 00

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Compte des revenus pour les huit mois terminés le 31 mars 1915.

Déboursés.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et des bâtiments..	15,221 31	Voyageurs...........................	6,789 70
" du matériel.................	6,630 00	Marchandises.........................	25,687 54
Dépenses du trafic.....................	310 58	Dépêches et messageries.............	4,479 21
Frais de transport.....................	20,791 51		36,956 45
Dépenses générales....................	989 13	Moins:—	
		Divers..........................	11,536 64
			25,419 81
		Solde................................	18,522 72
	43,942 53		43,942 53

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Bilan général pour les huit mois terminés le 31 mars 1915.

Dr.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Matériel général		6,011 45	Compte de l'Etat		7,625 24
Compte indéterminé—Matériel		99 87	Compte indéterminé—Matériel		2,215 00
Numéraire en transit		32 45	Marchandises en transit		41
Chefs de gare		481 98	Grand-livre des particuliers et des companies :—		
Grands-livres des particuliers et des compagnies :—			F. C. Harris	7 70	
Chemin de fer Intercolonial	2,215 00		J. C. Hickman	432 00	
O'Brien, Doheny Co	243 94		Sackville Freestone Co	82 06	521 76
Ministère des Postes	1,193 76				
J. D. Pickard	77 06	3,729 76			
Grand-livre du trafic :—					
Chemin de fer de l'île-du-Prince-Edouard		6 90			
		10,362 41			10,362 41

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Entretien de la voie et des bâtiments, durant les huit mois terminés le 31 mars 1915.

		$ c.
Nº	1. Surintendance	600 99
	2. Ballast	91 69
	4. Rails	159 97
	5. Autres matériaux pour la voie	122 85
	6. Chaussée et voie	9,873 09
	7. Enlèvement de la neige, du sable et de la glace	189 21
	9. Ponts, ponts à chevalets et ponceaux	1,079 13
	11. Passages à niveau, clôtures, garde-bestiaux et enseignes	197 35
	14. Lignes télégraphiques et téléphoniques	21 44
	16. Bâtiments, dépendances et terrains	2,392 01
	18. Outils pour chaussée et fournitures	562 14
	23. Papeterie et impressions	75 81
		15,365 68
	Av.	
	3. Traverses	144 37
		15,221 31

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Entretien du matériel, durant les huits mois terminés le 31 mars 1915.

		$ c.
Nº	28. Surintendance	27 94
	29. Locomotives à vapeur—réparations	4,245 55
	35. Wagons de trains à voyageurs—réparations	736 34
	38. Wagons de trains de marchandises—réparations	1,616 98
	46. Equipement flottant—dépréciation	1 00
	50. Papeterie et impressions	1 99
	53. Outillage	0 20
		6,630 00

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Dépenses du trafic pour les huit mois terminés le 31 mars 1915.

	$ c.
Nº 57. Surintendance	31 20
58. Agences extérieures	14 75
59. Publicité	35 00
60. Papeterie et impressions	229 63
	310 58

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Frais de transport pour les huit mois terminés le 31 mars 1915.

	$ c.
Nº 66. Surintendance	59 84
67. Expédition des trains	296 13
68. Employées de gares	2,197 58
72. Fournitures de gares et dépenses	180 00
74. Conducteurs de cours et serre-freins	349 20
76. Fournitures de cours et dépenses	35 22
78. Dépenses de la rotonde—cour	63 44
79. Combustible pour les locomotives de cours	540 30
86. Mécaniciens de route	3,938 43
87. Dépenses de la rotonde—route	883 24
88. Combustible pour les locomotives de route	5,542 20
89. Eau pour les locomotives de route	307 95
90. Lubrifiants pour les locomotives routières	230 06
91. Autres fournitures pour les locomotives routières	255 12
94. Employées de trains, voie	4,825 57
95. Fournitures pour trains et déboursés	47 49
98. Fonctionnement du pont-levis	120 16
99. Enlèvement des débris	309 47
103. Papeterie et impressions	565 04
106. Pertes et dommages—marchandises	30 07
109. Dommages au bétail sur la voie	15 00
	20,791 51

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Dépenses générales pour les huit mois terminés le 31 mars 1915.

	$ c.
Nº 113. Salaires et dépenses des fonctionnaires généraux	169 80
114. Salaires et dépenses des commis et des aides	470 46
119. Pensions	249 28
120. Papeterie et impressions	99 59
	989 13

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Solde du matériel général pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

DT.	$ c.	$ c.
31 mars 1915.....Achats effectués durant l'année	24,814 26	
Frais d'autres divisions	99 08	
		24,913 34
AV.		
31 mars 1915.....Emissions de l'année		18,901 89
Solde, matériel de route		6,011 45

C. F. BURNS,
Vérificateur des déboursés.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Exploité par les chemins de fer du gouvernement canadien—Etat des recettes pour les huit mois terminés le 31 mars 1915.

Mois.	Marchand.	Voyageurs.	Malles et divers.	Total.	Moins loyers.	Recettes. nettes.
1914.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Août	3,699 88	943 10	75 45	4,718 43	1,081 80	3,636 63
Septembre	5,650 65	721 25	95 69	6,467 59	520 00	5,947 59
Octobre	7,066 78	926 90	89 36	8,083 04	1,054 80	7,028 24
Novembre	3,455 95	797 42	111 62	4,364 99	2,605 85	1,759 14
Décembre	2,444 08	1,258 28	103 49	3,805 85	2,022 30	1,783 55
1915.						
Janvier	1,029 41	733 62	1,257 86	3,020 89	2,380 59	640 30
Février	1,035 32	584 02	1,788 08	3,407 42	1,505 20	1,902 22
Mars	1,305 47	825 11	957 66	3,088 24	366 10	2,722 14
1914-1915	25,687 54	6,789 70	4,479 21	36,956 45	11,536 64	25,419 81

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

Chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard—Exploité par les chemins de fer du gouvernement canadien—Relevé des marchandises et des voyageurs pour les huit mois clos le 31 mars 1915.

Mois.	Marchandises transportées.		Voyageurs transportés.	
	Tonnes.	Nombre de milles.	Nombre.	Nombre de milles.
1914.				
Août	7,419	215,772	2,004	40,346
Septembre	11,717	313,392	1,433	36,160
Octobre	17,823	399,877	2,006	31,965
Novembre	5,677	148,743	1,974	32,681
Décembre	4,791	81,461	2,522	47,175
1915.				
Janvier	1,452	20,619	1,553	29,761
Février	1,191	14,563	1,270	19,756
Mars	1,642	19,246	1,747	29,067
	51,712	1,213,673	14,509	266,911

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Exploité par les chemins de fer du gouvernement canadien—Relevé des principales denrées productrices de revenus transportées sur le chemin de fer du Nouveau-Brunswick et de l'Ile-du-Prince-Edouard, pour les huit mois terminés le 31 mars 1915.

Description.	Tonnes.
Produits de l'agriculture—	
Grains	199
Farine	626
Autres produits des meuneries	104
Foin	2,110
Tabac	4
Coton	1
Pommes de terre	1,093
Légumes	19
Autres produits de l'agriculture	12
Produits des animaux—	
Chevaux et porcs	35
Moutons et bestiaux	201
Agneaux	1
Viandes préparées	12
Volailles et gibier	16
Peaux et cuir	3
Laine	2
Poisson	955
Autres produits des animaux	12
Produits des fabriques de conserves	84
Produits des mines—	
Charbon	1,459
Grès, etc	29,900
Sel	278
Phosphate	156
Autres produits des mines	28
Produits des forêts—	
Bois de construction	8,395
Bois de corde	296
Bardeaux	135
Autres produits des forêts	458
Manufactures—	
Huiles	126
Sucre	4
Rails en fer et en acier	12
Fer en gueuse et en loupes	16
Baguettes à fil de fer	5
Autres fontes et machines	53
Métaux en barres et en feuilles	21
Briques, chaux et ciment	14
Instruments agricoles	15
Wagons, voitures et outils	28
Vins	4
Articles de maisons et meubles	40
Articles fabriqués	441
Divers	4,339
	51,712

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER DU NOUVEAU-BRUNSWICK ET DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD—Relevé des moyennes, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Longueur du chemin de fer en milles		36
Nombre de milles parcourus par les locomotives		40,394
Nombre total de milles parcourus par les trains		28,926
Nombre total de milles parcourus par les wagons		150,426
Proportion des recettes aux recettes brutes :—		
Revenus tirés des transports	Pour cent.	99·74
" " exploitations autres que les transports	"	0·26
Recettes brutes par mille de chemin de fer	Dollars.	706·11
" " " parcouru par locomotive	"	0·63
" " " " train	"	0·88
" " " " mille parcourus par wagons	Cents.	16·90
Proportion des dépenses aux recettes brutes :—		
Entretien de la voie et des bâtiments	Pour cent.	59·88
" du matériel	"	26·08
Dépenses du trafic	"	1·22
" transport	"	81·80
" générales	"	3·89
Dépenses par mille parcouru par train :—		
Entretien de la voie et des bâtiments	Cents.	52·62
" du matériel	"	22·92
Dépenses du trafic	"	1·07
" transport	"	71·88
" générales	"	3·42
Total par mille parcouru par train	"	151·91
Dépenses par mille de chemins de fer :—		
Entretien de la voie et des bâtiments	Dollars.	422·81
" du matériel	"	184·17
Dépenses du trafic	"	8 63
" transport	"	577·54
" générales	"	27·48
		$ 1,220·63
Réparations des locomotives et des wagons, par locomotive et par wagon :—		
Locomotives, 3	Dollars.	1,415 18
Wagons à voyageurs, 2	"	368 17
Wagons à marchandises, 34	"	47·56

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Compte du capital pour les huit mois terminés le 31 mars 1915.

Dt.	$ c.	Av.	$ c.
31 mars 1915. . Pour amener la ligne suivant le type de l'embranchement de l'Intercolonial	1,300 00	31 mars 1915. . Compte de l'Etat	1,300 00
	1,300 00		1,300 00

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick—Compte du revenu pour les huit mois expirés le 31 mars 1915.

Déboursés.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et des bâtiments	26,191 87	Voyageurs	28,317 20
" du matériel	5,353 56	Marchandises	42,707 14
Dépenses du trafic	632 17	Dépêches et messageries	1,258 55
" transport	32,850 11		
" générales	1,678 64		72,282 89
		Moins—	
		Divers	6,813 97
			65,468 92
		Solde	1,237 43
	$ 66,706 35		$ 66,706 35

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Bilan général pour les huit mois terminés le 31 mars 1915.

Dr.	$ c.	$ c.	Av.	$ c.	$ c.
Matériel général		5,574 10	Compte de l'Etat		2,268 18
Compte indéterminé du vérificateur		418 93	Compte indéterminé de l'équipement—Matériel		7,750 37
Agents de gares		1,340 66			
Grand-livre des particuliers et des companies—			Grand-livre des particuliers et des compagnies—		
Chemin de fer Intercolonial	70 88		A. E. Hammond	293 50	
W. H. Miller Co. (Ltd.)	16 00		Evan Price	4 00	297 50
Ministère des Postes	407 68				
Richards Manufacturing Co.	43 85				
Sydney Lumber Co.	32 00				
D. A. Stewart (M.L.A.)	10 50				
Chemin de fer St-Jean et Québec	1,827 02				
		2,407 93			
Grand-livre du trafic—					
Chemin de fer Pacifique-Canadien	413 77				
" Intercolonial	139 86				
" Transcontinental National	2 80				
		574 43			
		$ 10,316 05			$ 10,316 05

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Entretien de la voie et des constructions, pour les huit mois terminés le 31 mars 1915.

		$ c.
Nº	1. Surintendance	2,033 55
	3. Traverses	1,631 72
	4. Rails	145 42
	5. Autre matériel de voie	1,719 83
	6. Chaussées et voies	14,667 56
	7. Enlèvement de la neige, du sable et de la glace	3,467 73
	9. Ponts, chevalets et ponceaux	14 61
	11. Passage à niveau, clôture, garde-bestiaux et écriteaux	5 35
	14. Lignes de téléphone et de télégraphe	808 63
	16. Bâtiments, accessoires et terrains	712 59
	18. Outillage de voie et accessoires	820 85
	23. Papeterie et impressions	64 03
	26. Entretien de voies communes, cours et autres—Av	100 00
		26,191 87

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Entretien du matériel, pendant les huit mois terminés le 31 mars 1915.

		$ c.
Nº	28. Surintendance	138 30
	29. Locomotives à vapeur—réparations	3,593 77
	35. Wagons de trains à voyageurs—réparations	630 46
	38. Wagons de trains à marchandises—réparations	810 52
	52. Autres déboursés	0 69
	53. Outillage—réparations	179 82
		5,353 56

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

Chemin de fer International du Nouveau-Brunswick—Dépenses du trafic pendant les huit mois expirés le 31 mars 1915.

	$ c.
Nº 57. Surintendance	260 00
58. Agences extérieures	9 70
59. Publicité	85 00
60. Papeterie et impressions	277 47
	632 17

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., Moncton, N.-B.

Chemin de fe International du Nouveau-Brunswick—Dépenses du transport, pour les huit mois terminés le 31 mars 1915.

	$ c.
Nº 66. Surintendance	849 39
67. Expédition des trains	1,064 93
68. Employés de gare	3,018 75
72. Fournitures et frais de gares	280 10
73. Chefs de cours et leurs employés	201 53
74. Conducteurs des cours et serre-freins	445 45
76. Fournitures et frais relatifs aux cours	3 28
77. Mécaniciens des cours	88 70
78. Frais des remises de locomotive—cours	193 56
79. Combustible pour locomotives des cours	352 30
83. Eau pour locomotives des cours	1,589 00
86. Mécaniciens de voies	4,123 05
87. Frais des remises de locomotives routières	838 09
88. Combustible pour locomotives routières	10,667 16
89. Eau pour locomotive routières	14 50
90. Lubrifiants pour locomotives routières	133 44
91. Autres fournitures pour locomotives routières	81 22
94. Employés de trains	5,224 31
95. Fournitures de trains et dépenses	843 58
99. Enlèvement des débris d'accidents	1,995 66
100. Télégraphe et téléphone—service	24 84
103. Papeterie et impressions	812 67
106. Pertes et dommages—marchandises	4 60
	32,850 11

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Dépenses générales pour les huit mois terminés le 31 mars 1915.

	$ c.
N° 113. Appointements et frais des fonctionnaires généraux	554 78
114. " " des commis subalternes	670 04
119. Pensions	388 79
120. Impressions et papeterie	32 57
121. Autres frais	32 46
	1,678 64

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FEU INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Compte du matériel pour la période terminée le 31 mars 1915.

		$ c.	$ c.
1er août 1914.	Solde en main (inventaire du 1er août 1914) 31 mars 1915.		1,345 90
	Achats durant la période à partir du 1er août 1914	7,550 59	
	Frais de main-d'œuvre	46 62	
			7,597 21
31 mars 1915.	Emissions durant la période à partir du 1er août 1914		8,943 11
	Solde du matériel de voie		3,369 01
			5,574 10

C. F. BURNS,
Vérificateur des déboursés.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL DU NOUVEAU-BRUNSWICK—Relevé des moyennes pour les huit mois terminés le 31 mars 1915.

Parcours des trains		112
" locomotives		54,911
Total du parcours des trains		52,051
" parcours des wagons		348,203
Gain moyen comparé au gain total :—		
Revenu du transport	Pour cent.	99·41
" " des opérations autre que transport	"	0·59
Total brut par mille de chemin de fer	Dollars.	584·54
" " de locomotive	"	1·19
" " de train-mille	"	1·26
" " wagon-mille	Centins.	18·80
Dépense moyenne comparée au gain brut :—		
Maintien de la voie et travaux d'art	Pour cent.	40·01
" de l'équipement	"	8·18
Dépense du trafic	"	0·96
" du transport	"	50·18
" générale	"	2·56
Dépenses par train mille :—		
Maintien de la voie et travaux d'art	Centins.	50·32
" de l'équipement	"	10·29
Dépense du trafic	"	1·21
" du transport	"	63·11
" générale	"	3·23
Total par train-mile	"	128·16
Dépenses par mille de chemin de fer :—		
Maintien de la voie et travaux d'art	Dollars.	233·86
" de l'équipement	"	47·80
Dépense du trafic	"	5·64
" du transport	"	293·30
" générale	"	14·99
		$ 595·59
Locomotive etwagon, réparation par locomotive et wagon :—		
Locomotives, 4	Dollars.	898·44
Wagons de passagers, 11	"	57·31
" de marchandises, 74	"	10·95

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL—Exploité par les chemins de fer du gouvernement canadien—Etat des principales denrées productrices de revenus transportées sur le chemin de fer Intercolonial pendant les huit mois terminés le 31 mars 1915.

Description.	Tonnes.
Produits de l'agriculture:—	
Grains	810
Farine	214
Autres produits de meunerie	502
Foin	1,665
Tabac	7
Pommes de terre	426
Fruits et légumes	170
Autres produits de l'agriculture	2
Produits des animaux:—	
Chevaux et porcs	717
Moutons et bestiaux	248
Viandes préparées	128
Poisson	30
Huîtres et moules	4
Autres produits des animaux	2
Produits des fabriques de conserves	55
Produits des mines:—	
Charbon	1,219
Grès	53
Ardoise et granit	26
Produits des forêts:—	
Bois de construction	6,795
Bois de corde	222
Bois de pulpe	4,724
Bardeaux	3,484
Autres produits des forêts	2,760
Divers:—	
Huiles	60
Sucre	4
Fer et rails en acier	3
Fer, en gueuse et en loupes	18
Baguettes à fil de fer	1
Fontes et machines	863
Briques, chaux et ciment	13
Instruments agricoles	85
Fourgons, voitures et outils	428
Vins, bières, etc	5
Articles de ménage, meubles	180
Objets manufacturés	372
Divers	6,079
	32,374

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL (exploité par les chemins de fer du gouvernement canadien)—Etat des marchandises et des voyageurs pour les huit mois terminés le 31 mars 1915.

Mois.	Marchandises.	Voyageurs.	Dépêches et messageries.	Total.	Moins loyers, etc.	Recettes nettes.
1914.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Août	3,927 05	2,240 00	118 48	6,285 53	577 80	5,707 73
Septembre	4,282 86	3,094 85	190 86	7,568 57	....	7,568 57
Octobre	5,436 46	3,721 39	219 80	9,377 65	557 10	8,820 55
Novembre	4,820 62	4,207 27	274 25	9,302 14	978 85	8,323 29
Décembre	4,927 73	4,488 65	138 54	9,554 92	1,029 65	8,525 27
1915.						
Janvier	6,605 83	3,616 74	233 07	10,455 64	881 75	9,573 89
Février	5,819 05	3,126 75	170 56	9,116 36	1,127 90	7,988 46
Mars	6,887 54	3,821 55	192 01	10,901 10	1,939 94	8,961 16
	42,707 14	28,317 20	1,537 57	72,561 91	7,092 99	65,468 92

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER INTERNATIONAL (exploité par les chemins de fer du gouvernement canadien)—Etat des marchandises et des voyageurs pour les huit mois terminés le 31 mars 1915.

Mois.	Marchandises transportées.		Voyageurs transportés.	
	Tonnes.	Milles parcourus.	Nombre.	Milles parcourus.
1914.				
Août	3,460	150,649	2,033	85,467
Septembre	3,122	158,693	2,408	101,333
Octobre	3,251	187,364	3,015	130,131
Novembre	2,770	161,758	3,320	137,510
Décembre	3,123	150,453	3,879	161,806
1915.				
Janvier	5,156	244,179	3,192	129,256
Février	6,005	255,376	2,955	112,257
Mars	5,487	254,252	3,484	133,522
	32,374	1,562,724	24,286	991,282

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Bilan général pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Déboursés.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et des constructions	96,774 51	Voyageurs	20,779 86
" du matériel	13,998 41	Marchandises	166,797 37
Dépenses du trafic	1,822 06	Dépêches	262 92
" du transport	112,700 48		
" générales	3,329 89		187,840 15
		MOINS :—	
		Divers	45,528 50
			142,311 65
		Solde	86,313 70
	228,625 35		228,625 35

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

Chemin de fer Transcontinental National—Compte du revenu pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Dt.	$ c.	$ c.
Matériel général		65,183 55
Chefs de gare		1,941 68
Compte indéterminé du vérificateur		2,387 21
Service du matériel de chemin de fer		7,009 38
Numéraire en transit		87 13
Grand-livre des particuliers et des compagnies :—		
Chemin de fer Pacifique-Canadien	2 25	
M. P. & J. T. Davis	108 75	
Donald Fraser & Sons	167 48	
Glendyne Slate & Roofing Co	44 27	
Chemin de fer du Grand-Tronc	4 82	
" Intercolonial	1 30	
Commissaires du chemin de fer Transcontinental national	2,357 85	
Ministère des Postes	64 68	
Commission du havre de Québec	8 54	
		2,759 94
Grand-livre du trafic :—		
Chemin de fer Pacifique-Canadien	257 05	
" Intercolonial	12,114 54	12,371 59
		91,740 48

Av.	$ c.	$ c.
Compte de l'Etat		91,627 43
Marchandises en transit		8 70
Grand-livre des particuliers et des compagnies :—		
G. W. Gillmore & Co	20 00	
J. D. McLaughlin	20 00	
Sayre & Holly Lumber Co	21 55	
Ernest St. Pierre	20 00	
Auguste et John Violette	20 00	101 55
Grand-livre du trafic :—		
International du Nouveau-Brunswick		2 80
		91,740 48

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Entretien de la voie et des constructions pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

		$ c.
Nº	1. Surintendance	4,402 29
	2. Ballast	918 39
	3. Traverses	12,998 32
	4. Rails	278 55
	5. Autre matériel pour la voie	4,745 70
	6. Chaussée et voie	48,976 73
	7. Enlèvement de la neige, du sable et de la glace	17,253 71
	8. Tunnels	52 50
	9. Ponts, ponts à chevalets et ponceaux	746 03
	10. Passages supérieurs et inférieurs	7 00
	11. Passages à niveau, clôtures, garde-bestiaux et écriteaux	523 24
	13. Signaux et aiguillage	86 47
	14. Lignes télégraphiques et téléphoniques	2,301 67
	16. Bâtiments, dépendances et terrains	907 89
	18. Outils pour la voie et fournitures	1,996 24
	23. Papeterie et impressions	29 78
	26. Entretien des voies communes, cours et autres facilités—Dt	550 00
		96,774 51

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Entretien du matériel pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

		$ c.
Nº	28. Surintendance	379 51
	29. Locomotives à vapeur—réparations	3,909 00
	35. Wagons de trains de voyageur—réparations	814 42
	38. Wagons de trains de marchandises—réparations	6,858 61
	47. Machines d'usines et outils	329 81
	50. Papeterie et impressions	13 18
	52. Autres dépenses	350 45
	53. Outillage—réparations	1,343 43
		13,998 41

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Dépenses du trafic pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

	$ c.
Nº 57. Surintendance	196 70
58. Agences extérieures	532 70
59. Publicité	401 25
60. Papeterie et impressions	691 41
	1,822 06

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Dépenses du transport pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

	$ c.
Nº 66. Surintendance	2,450 40
67. Expédition des trains	302 54
68. Employés de gares	2,883 37
72. Fournitures et dépenses de gares	4,109 04
78. Dépenses de la remise à locomotives—cour	16 42
69. Combustible pour les locomotives de cour	538 83
83. Exploitation des cours et têtes de lignes communes—Dt	1,685 86
86. Mécaniciens de voie	19,211 54
87. Dépenses de la remise à locomotives—routières	6,784 54
88. Combustible pour les locomotives routières	38,790 62
89. Eau pour les locomotives routières	3,558 08
90. Lubrifiants pour les locomotives routières	509 31
91. Autres fournitures pour les locomotives routières	173 94
94. Employés de trains routiers	22,940 47
95. Fournitures de trains et dépenses	1,842 79
96. Appareils d'enclenchement, système de bloc et autres signaux—Fonctionnement	1,583 18
99. Enlèvement des débris	2,791 22
100. Télégraphes et téléphones—Fonctionnement	30 15
103. Papeterie et impressions	2,101 82
106. Pertes et dommages—marchandises	351 32
108. Dommages à la propriété	20 00
109. Dommages au bétail sur l'emplacement de la voie	25 00
	112,700 44

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Dépenses générales pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

	$ c.
N° 113. Appointements et dépenses des fonctionnaires généraux	1,402 26
114. Salaires et dépenses des commis et des aides	1,913 61
120. Papeterie et impressions	7 02
121. Autres débpursés	7 00
	3,329 89

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL—Compte du matériel général pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

	$ c.	$ c.
DT.		
31 mars 1914.....Solde reporté		55,557 67
" .....Achats durant l'année		82,938 03
		138,495 70
AV.		
31 mars 1915.....Emissions durant l'année		73,312 15
Solde..... Matériel ordinaire, y compris la papeterie	3,656 86	
Solde..... Combustible	6,728 88	
Solde..... Matériel de voie	54,797 81	
	65,183 55	65,183 55

C. F. BURNS,
Vérificateur des déboursés.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

Chemin de fer Transcontinental National (exploité par les chemins de fer du gouvernement canadien)—Tableau des recettes.

Mois.	Marchandises.	Voyageurs.	Dépêches et messageries.	Total.	Moins, loyers, etc.	Recettes nettes.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1914—						
Avril	7,184 88	1,267 84	23 12	8,475 84	2,453 89	6,021 95
Mai	5,756 59	1,108 54	36 10	6,901 23	2,635 11	4,266 12
Juin	6,453 05	2,561 73	35 21	9,049 99	1,774 77	7,275 22
Juillet	5,223 50	1,826 55	36 07	7,086 12	4,175 44	2,910 68
Août	3,934 09	1,261 56	50 33	5,245 98	3,669 11	1,576 87
Septembre	5,302 78	1,167 69	37 24	6,507 71	2,423 92	4,083 79
Octobre	5,464 88	1,580 30	65 03	7,110 21	2,030 68	5,079 53
Novembre	7,123 12	1,524 56	32 12	8,679 80	1,434 26	7,245 54
Décembre	15,357 95	2,071 18	49 61	17,478 74	3,899 57	13,579 17
1915—						
Janvier	34,143 84	1,976 94	136 55	36,257 33	4,495 99	31,761 34
Février	33,745 26	1,987 99	52 12	35,785 37	9,596 34	26,189 03
Mars	37,107 43	2,444 98	194 37	39,746 78	7,424 37	32,322 41
1914-15	166,797 37	20,779 86	747 87	188,325 10	46,013 45	142,311 65
1913-14	51,351 95	10,244 29	668 18	62,264 42	17,630 31	44,634 11

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la compbtabilité et trésorier.

E. et O. E., Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL (exploité par les chemins de fer du gouvernement canadien)—Tableau des marchandises.

Mois.	D'une gare à l'autre.		Parcours entier.		Total.	
	Tonnes.	Nombre de milles.	Tonnes.	Nombre de milles.	Tonnes.	Nombre de milles.
1914—						
Avril	4,206	133,081	3,322	344,140	7,528	477,221
Mai	2,247	94,806	4,095	397,149	6,342	491,955
Juin	2,548	138,485	3,454	513,244	6,002	651,729
Juillet	1,564	73,918	3,654	503,500	5,218	577,418
Août	2,058	37,530	3,027	262,559	5,085	300,089
Septembre	2,816	188,980	3,293	205,338	6,109	394,318
Octobre	3,413	186,958	5,960	389,475	9,373	576,433
Novembre	3,233	176,479	6,614	559,353	9,847	735,832
Décembre	7,930	828,407	4,400	439,429	12,330	1,267,836
1915—						
Janvier	21,809	2,404,961	8,687	1,713,036	30,496	4,117,997
Février	20,417	1,863,126	10,058	1,152,536	30,475	3,015,662
Mars	23,268	2,159,001	13,325	1,603,192	36,593	3,762,193
1914-15	95,509	8,285,732	69,889	8,082,951	165,398	16,368,683
1913-14	51,149	4,086,146	....	....	51,149	4,086,146

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

Chemin de fer Transcontinental National (exploité par les chemins de fer du gouvernement canadien)—Tableau des voyageurs.

Mois.	D'une gare à l'autre.		Parcours entier.		Total.	
	Nombre de voyageurs.	Milles parcourus.	Nombre de voyageurs.	Milles parcourus.	Nombre de voyageurs.	Milles parcourus.
1914—						
Avril	1,180	50,574	25	1,081	1,205	51,655
Mai	1,324	45,265	70	2,833	1,394	48,098
Juin	1,714	55,480	528	59,103	2,242	114,583
Juillet	1,864	68,868	427	40,745	2,291	109,613
Août	1,707	61,598	298	8,976	2,005	70,574
Septembre	1,416	49,332	38	2,115	1,454	51,447
Octobre	1,466	52,197	596	40,373	2,062	92,570
Novembre	1,626	54,630	154	5,295	1,780	59,925
Décembre	1,339	58,029	223	16,671	1,562	74,700
1915—						
Janvier	1,698	58,117	119	6,335	1,817	64,452
Février	1,751	51,112	466	39,573	2,217	90,685
Mars	2,265	81,621	209	14,659	2,474	96,280
1914-15	19,350	686,823	3,153	237,759	22,503	924,582
1913-14	7,900	424,755	....	....	7,900	424,755

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., Moncton, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANSCONTINENTAL NATIONAL (exploité par les chemins de fer du gouvernement canadien)—Tableau comparatif des principales marchandises productrices de revenus transportées sur le chemin de fer Transcontinental National pendant les exercices terminés le 31 mars 1914 et 1915.

Description.	1913-14.	1914-15.
	Tonnes.	Tonnes.
Produits de l'agriculture:—		
Grain	224	1,036
Farine	20	1,585
Autres produits des meuneries		484
Foin	323	2,162
Tabac		2
Coton		20
Pommes de terre	3,675	5,818
Fruits, légumes		2
Produits des animaux:—		
Porcs et chevaux	76	181
Moutons et bestiaux		76
Viandes préparées		41
Volailles et gibier		1
Peaux et cuir		10
Poisson	18	60
Autres produits des animaux		15
Produits des fabriques de conserves	10	18
Produits des mines:—		
Charbon et coke	14,315	23,960
Grès	156	297
Sel		109
Phosphate	1,237	460
Autres produits des mines		19
Produits des forêts:—		
Bois de construction	14,137	30,140
Ecorce		153
Bois de corde		40
Bois de pulpe		73,086
Bardeaux		1,226
Autres produits des forêts	9,120	8,511
Manufactures:—		
Huiles	29	293
Sucre	167	452
Rails en fer et en acier	71	57
Fer, en gueuse et en loupe	101	4
Autres fontes et machines	618	1,285
Métaux en barres et en feuilles	115	101
Briques, chaux et ciment	721	638
Instruments agricoles	13	13
Fourgons et outils		27
Vins et liqueurs, etc		87
Articles de ménage et meubles		141
Articles d'immigrants		11
Divers	6,003	12,777
	51,149	165,398

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER TRANCONTINENTAL NATIONAL—Tableau des moyennes pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Longueur du chemin de fer en milles		454·9
Distance en milles parcourus par les locomotives		173,236
" totale en milles parcourus par les trains		166,590
" " " " " wagons		1,681,304
Proportion des recettes aux recettes brutes :—		
Revenus du transport	Pour cent.	99·81
" des exploitations autres que le transport	"	0·19
Recettes brutes par mille de chemin de fer	Dollars.	312 84
" " " parcourus par locomotive	"	0 82
" " " " train	"	0 85
" " " " wagon	Cents.	8·46
Proportion des dépenses aux recettes brutes :—		
Entretien de la voie et des constructions	Pour cent.	58·09
" du matériel	"	9·84
Dépenses du trafic	"	1·29
" du transport	"	79·19
" générales	"	2·34
Dépenses par mille de chemin de fer :—		
Entretien de la voie et des constructions	Cents.	58·09
" du matériel	"	8·40
Dépenses du trafic	"	1·10
" du transport	"	67·65
" générales	"	2·00
Total par mille parcouru par train	"	137·24
Dépenses par mille de chemin de fer :—		
Entretien de la voie et des constructions	Dollars.	212 74
" du matériel	"	30 77
Dépenses du trafic	"	4 03
" du transport	"	247 75
" générales	"	7 32
		$ 502 61
Réparations des locomotives et des wagons, par locomotive et par wagon :—		
Locomotives, 11	Dollars.	355 36
Wagons à voyageurs, 8	"	101 80
" à marchandises, 242	"	28 34

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER ST. JOHN AND QUEBEC—Compte du revenu pour les trois mois terminés le 31 mars 1915.

Déboursés.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et des constructions	9,198 60	Voyageurs	4,575 92
" du matériel	1,193 52	Marchandises	16,647 76
Dépenses du trafic	744 36		
" du transport	12,384 67		21,223 68
" générales	1,173 60	MOINS :—	
		Divers	2,483 95
			18,739 73
		Solde	5,955 02
	24,694 75		24,694 75

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER ST. JOHN AND QUEBEC—Bilan général pour les trois mois terminés le 31 mars 1915.

DT.	$ c.	AV.	$ c.
Compte indéterminé du vérificateur	85 20	Compte de l'Etat	3,856 66
Chefs de gares	269 94	Matériel général	579 67
Numéraire en transit	150 00	Marchandises en transit	0 66
Province du Nouveau-Brunswick	2,977 51	Grand-livre des particuliers et des compagnies :—	
Grand-livre du trafic :—			
Chemin de fer Intercolonial	1,014 42		
Grand-livre des particuliers et des compagnies :—		Manuel, Brewer, Carson & Cronkite..........$ 15 00	
Chemin de fer Pacifique-Canadien	3 50	F. E. Scott......... 48 58	
			63 58
	4,500 57		4,500 57

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER ST. JOHN AND QUEBEC—Entretien de la voie et des constructions pour les trois mois terminés le 31 mars 1915.

		$ c.
N°	1. Surintendance	506 33
	3. Traverses	1 87
	4. Rails	56 57
	5. Autre matériel de voie	1,749 83
	6. Chaussée et voie	3,014 26
	7. Enlèvement de la neige, du sable et de la glace	2,159 24
	9. Ponts, ponts à chevalets et ponceaux	2 53
	11. Passage à niveau, clôtures, garde-bestiaux et écriteaux	1 20
	13. Signaux et appareils d'enclenchement	6 14
	16. Constructions, dépendances et terrains	142 01
	18. Chaussée, outils de, et fournitures	1,374 16
	23. Papeterie et impressions	63 00
	26. Entretien des voies communes, des cours et autres facilités—Dt	150 00
	2. Ballast—Av	28 54
		9,198 60

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER ST. JOHN AND QUEBEC—Entretien du matériel pendant les trois mois terminés le 31 mars 1915.

		$ c.
N°	28. Surintendance	75 00
	29. Locomotives à vapeur—réparations	883 81
	35. Wagons de trains à voyageurs—réparations	86 18
	38. " " à marchandises.—réparations	133 09
	47. Machines d'usines et outils	11 12
	53. Equipement pour travaux—réparations	4 32
		1,193 52

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER ST. JOHN AND QUEBEC—Dépenses du trafic pour les mois terminés le 31 mars 1915.

		$ c.
N°	57. Surintendance	479 05
	58. Agences extérieures	72 75
	59. Publicité	60 00
	60. Papeterie et impressions	132 56
		744 36

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER ST. JOHN AND QUEBEC—Dépenses du transport pendant les trois mois terminés le 31 mars 1915.

	$ c.
N° 66. Surintendance	398 27
67. Expédition des trains	53 41
68. Employés de gares	756 81
72. Fournitures de gares et dépenses	230 35
73. Chefs de cours et leurs commis	1 32
74. Conducteurs de cours et serre-freins	24 91
78. Dépenses de la remise à locomotives—cour	25 40
79. Combustible pour les locomotives de cours	114 28
83. Exploitation des cours et têtes-de-ligne communes—Dt	512 25
86. Mécaniciens de route	1,711 52
87. Dépenses de la remise à locomotives routières	265 50
88. Combustible pour les locomotives routières	4,918 28
89. Eau pour les locomotives routières	202 45
90. Lubrifiants pour les locomotives routières	62 31
91. Autres fournitures pour les locomotives routières	36 41
94. Employés de trains routiers	2,110 26
95. Fournitures pour trains et dépenses	363 03
99. Enlèvement des débris	64 71
103. Papeterie et impressions	527 95
106. Pertes et dommages—marchandises	5 25
	$ 12,384 67

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER ST. JOHN AND QUEBEC—Dépenses générales pour les trois mois terminés le 31 mars 1915.

	$ c.
N° 113. Appointements et dépenses des fonctionnaires généraux	206 25
114. Salaires et dépenses des commis et de leurs aides	806 95
119. Pensions	122 71
120. Papeterie et impressions	37 69
	$ 1,173 60

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER ST. JOHN AND QUEBEC—Compte du matériel général pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

		$ c.
31 mars 1915.	Achats durant une période de trois mois	593 39
	Emissions durant une période de trois mois	1,173 06
	Solde porté à l'avoir	579 67

C. F. BURNS,
Vérificateur des déboursés.
S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER ST. JOHN AND QUEBEC (exploité par les chemins de fer du gouvernement canadien)—Tableau des recettes pour les trois mois terminés le 31 mars 1915.

Mois.	Marchandises.	Voyageurs.	Moins divers.	Recettes nettes.
1915.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Janvier	3,271 88	1,317 25	....	4,589 13
Février	6,685 31	1,004 05	606 57	7,082 79
Mars	6,690 57	2,254 62	1,877 38	7,067 81
	16,647 76	4,575 92	2,483 95	18,739 73

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER ST. JOHN AND QUEBEC (exploité par les chemins de fer du gouvernement canadien)—Tableau des marchandises et des voyageurs transportés pendant les trois mois terminés le 31 mars 1915.

Mois.	Marchandises.		Voyageurs.	
	Tonnes.	Parcours en milles.	Nombre.	Parcours en milles.
1915				
Janvier	3,568	166,480	1,963	49,413
Février	7,158	317,344	1,837	41,541
Mars	7,161	277,313	2,517	52,124
	17,887	761,137	6,317	143,078

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER ST. JOHN AND QUEBEC (exploité par les chemins de fer du gouvernement canadien)—Tableau des principales denrées productrices de revenus transportées sur le chemin de fer *St. John and Quebec* pendant les mois de janvier, février et mars 1915.

Description.	Tonnes.
Produits de l'agriculture:—	
Grains	360
Farine	139
Autres produits des meuneries	1
Foin	5,040
Pommes de terre	5,069
Fruits et légumes	79
Produits des animaux:—	
Porcs et chevaux	13
Moutons et bestiaux	24
Viandes préparées	2
Peaux et cuir	1
Poisson	1
Autres produits des animaux	2
Produits des mines:—	
Charbon	51
Sel	1
Phosphate	1,047
Produits des forêts:—	
Bois de construction	1,403
Ecorce	238
Bois de corde	1,782
Bois de pulpe	1,375
Bardeaux	94
Autres produits des forêts	213
Manufactures:—	
Huiles	12
Baguettes à fil de fer	1
Fontes et machines	88
Briques, chaux et ciment	21
Instruments aratoires	2
Meubles	162
Manufactures	477
Divers	189
	17,887

W. H. ESTANO,
Vérificateur du trafic.

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

CHEMIN DE FER ST. JOHN AND QUEBEC—Tableau des moyennes pour les trois mois clos le 31 mars 1915.

Longueur du chemin de fer en milles		121·2
Parcours en milles des locomotives		19,204
" total des trains en milles		17,988
" " wagons en milles		134,807
Proportion des recettes aux recettes brutes :—		
Revenus du transport	Pour cent.	97·88
" des exploitations autres que le transport	"	2·12
Recettes brutes par mille de chemin de fer	Dollars.	155·44
" " " parcouru par une locomotive	"	0·98
" " " " par un train	"	1·04
" " " " " wagon	Cents.	13·90
Proportion des dépenses aux recettes brutes :—		
Entretien de la voie et des constructions	Pour cent.	49·09
" du matériel	"	6·37
Dépenses du trafic	"	3·97
" transport	"	66·09
" générales	"	6·26
Dépenses par mille parcouru par train :—		
Entretien de la voie et des constructions	Cents.	51·14
" du matériel	"	6·63
Dépenses du trafic	"	4·14
" transport	"	68·85
" générales	"	6·52
Total par mille parcouru par train	"	137·28
Dépenses par mille de chemin de fer :—		
Entretien de la voie et des constructions	Dollars.	75·90
" du matériel	"	9·85
Dépenses du trafic	"	6·14
" transport	"	102·18
" générales	"	9·68
		$ 203·75
Réparations des locomotives et des wagons, par locomotive et par wagon :—		
Locomotives, 3	Dollars.	294·60
Wagons à voyageurs, 4	"	21·55
" marchandises, 28	"	4·75

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

N° 1—WINDSOR BRANCH RAILWAY.—Compte des revenus à partir du 1er avril 1914 au 14 septembre 1914.

Déboursés.	$ c.	Recettes.	$ c.
Entretien de la voie et des constructions	17,982 86	Recettes du service des voyageurs	9,037 19
		" " marchandises.	13,565 92
Solde	5,186 36	" " dépêches	566 11
	23,169 22		23,169 22

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., MONCTON, N.-B.

N° 2—Windsor Branch Railway.—Entretien de la voie des constructions, à partir du 1er avril 1914 au 14 septembre 1914.

Surintendance	$ 2,900 52
Traverses	7,201 84
Rails	142 79
Autre matériel pour voie	667 62
Chaussée et voie	5,955 92
Enlèvement de la neige, du sable et de la glace	3 48
Ponts, ponts-à-chevalets et ponceaux	28 30
Passages à niveau, clôtures, garde-bestiaux et écriteaux	116 20
Signaux et appareils d'enclenchement	8 00
Bâtiments, dépendances et terrains	776 81
Outils de voie et fournitures	56 93
Papeterie	16 40
Autres dépenses	108 05
	$17,982 86

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., Moncton, N.-B.

N° 3—Windsor Branch Railway.—A partir du 1er avril 1914 au 14 septembre 1914.

Mois.	Recettes du service des voyageurs.	Recettes du service des dépêches.	Recettes du service des dépêches.	Total.
1914.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Avril	1,255 34	2,191 22	103 66	3,550 22
Mai	1,284 35	2,337 92	103 65	3,725 92
Juin	1,670 13	2,349 75	103 65	4,123 53
Juilllet	1,852 95	2,533 41	107 65	4,494 01
Août	2,131 65	2,547 99	103 65	4,783 29
Septembre	842 77	1,605 63	43 85	2,492 25
	9,037 19	13,565 92	566 11	23,169 22

S. L. SHANNON,
Chef de la comptabilité et trésorier.

E. et O. E., Moncton, N.-B.

PARTIE IV

Rapport de l'Ingénieur en Chef de la Division Occidentale du Chemin de fer Transcontinental National

M. COLLINGWOOD SCHREIBER, C.M.G.

L'honorable FRANK COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

OTTAWA, 1er avril 1915.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel, pour l'exercice clos le 31 mars 1915, au sujet des progrès de la construction de la division du chemin de fer Transcontinental National qui s'étend de Winnipeg à Prince-Rupert (terminus du chemin de fer sur l'océan Pacifique), couvrant une distance de 1,745 milles, sans compter la ligne des terminus de l'océan Pacifique qui court le long de la plage de Prince-Rupert sur une distance de $3\frac{1}{4}$ milles.

Pour les fins de la construction, la division occidentale est partagée en deux sections, savoir:—

1. La section des prairies, qui va de la cité de Winnipeg à la rive orientale du ruisseau du Loup, distance de 915 milles.
2. La section des montagnes qui part de la rive est du ruisseau du Loup pour s'étendre vers l'ouest jusqu'à la cité de Prince-Rupert, terminus de l'océan Pacifique, couvrant une distance de 830 milles.
3. Le prolongement terminal le long de la plage de Prince-Rupert, $3\frac{1}{4}$ milles.

SECTION DES PRAIRIES.

Je regrette d'être obligé de dire de nouveau qu'il s'est fait très peu d'ouvrage, au cours de l'exercice qui vient de se terminer, en vue de parachever cette section du chemin suivant les exigences du contrat et du devis.

Quant à l'accès de la cité de Winnipeg, du côté ouest, la question s'en est trouvée réglée par l'adoption, au parlement, des articles 4-5 Georges V, chapitre 57, sous le titre de "Loi concernant l'entrée des chemins de fer Grand-Tronc-Pacifique et Nord-Canadien à leur tête de ligne commune dans la cité de Winnipeg."

Cependant, les travaux suivants restent encore à faire:—

1. Construction du chemin à travers la cité d'Edmonton.
2. Environ 400,000 verges cubes de remplayage pour permettre aux remblais d'atteindre toute leur largeur et toute leur hauteur.
3. Environ 1,400,000 verges cubes de ballastage.

L'évaluation totale de ces travaux est d'environ $950,000.

Le chemin, sur cette section, est en bon état au point de vue du transport. On l'a exploité avec succès d'un bout à l'autre du dernier exercice.

SECTION DES MONTAGNES.

Les travaux de construction, sur cette section du chemin, ont avancé vigoureusement au cours de l'exercice, mais l'ouvrage a été en quelque sorte retardé par l'éboulement et l'effondrement des parois des remblais et des déblais, dans la région où domine gümbélite mouillée.

On peut dire que l'état des travaux est comme suit:—

1. Le régalage est terminé, sauf le remblayage de plusieurs ponts de bois temporaires, la correction des éboulements qui peuvent survenir dans les remblais et l'enlèvement des matières éboulées qui peuvent tomber dans les déblais.
2. Tous les ponts de bois et les ponceaux sont construits.

3. Les ponts d'acier, au nombre de 59 (cinquante-neuf) sont pratiquement terminés.

4. Il reste encore environ 225 milles de clôturage à faire.

5. La voie principale est toute posée, mais il reste encore à poser des rails et des aiguilles pour prolonger les voies de garage dans quatre des cours de gares situées à des points de division.

6. Tout le chemin a reçu sa première couche de ballast, soit 830 milles, dont 406 ont reçu leur seconde et dernière couche.

7. On a construit trois rotondes de 12 stalles chacune et l'on en bâtit quatre autres de la même capacité.

8. On a construit trois ateliers de machinerie et deux autres sont en construction.

9. On a construit quatre gares à des points de division et il y en a trois autres qu'il s'agit de commencer.

10. On a construit cent huit gares intermédiaires et deux autres sont en construction. Neuf ne sont pas encore commencées.

11. On se propose d'utiliser le pétrole comme combustible des locomotives dans la province de la Colombie-Britannique. On a commencé à construire tous les dépôts de pétrole.

12. On se propose d'établir trente-quatre réservoirs d'eau d'une capacité de 50,000 gallons. Vingt-huit sont construits et cinq autres sont commencés. On se propose aussi d'établir sept grands réservoirs de 100,000 gallons, aux points de division. Quatre sont déjà construits.

13. On se propose de pourvoir les ateliers de machinerie, à cinq points de division, des machines et des outils nécessaires. Trois seulement, jusqu'ici ont été partiellement outillés.

14. Le seul travail qu'on ait exécuté jusqu'ici aux terminus de Prince-Rupert est le régalage, qui est terminé, et la construction d'un quai de chargement en pilotis avec entrepôts, de même que le posage d'environ 10 milles de voie dans la cour.

Jusqu'à présent, la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique ne semble pas en être arrivée à une décision quant aux exigences probables de ce port en fait de facilités de chemin de fer, soit prolongement des voies de garage, ou agrandissement des entrepôts et des quais, mais je comprends qu'on se prépare à construire une rotonde de douze stalles, une remise à marchandises ou entrepôt, une gare à voyageurs et une usine à wagons.

DIVERS.

La division occidentale—de Winnipeg à Prince-Rupert—est exploitée avec succès depuis le 6 septembre 1914. Des trains rapides très confortables parcourent le chemin, deux fois par semaine, aller et retour. Ils sont pourvus de wagons-lits et de wagons-réfectoires des plus modernes. En outre, des trains de voyageurs et de marchandises font le service tous les jours entre Winnipeg et Prince-George. Cela suffit au maniement du trafic.

TRAVAUX QUI RESTENT À FAIRE.

Les travaux de construction qu'il reste à faire sur la section des montagnes, pour qu'elle soit suivant les exigences du contrat et du devis, sont les suivants:—

1. 450,000 verges cubes de régalage.

2. Solde à acquitter sur les ponts d'acier, $74,548.37, sans compter $55,000 de travail de mécanisme sur le pont de la 4e traverse du fleuve Fraser (Prince-George).

3. Clôturage, environ 225 milles.

4. Deux mille quatre cent cinquante tonnes de rails d'acier.

5. Trente milles de pesage de voie dans les cours des gares, aux points de division.

6. 90 aiguilles.
7. Sept cent cinquante mille verges cubes de ballastage.
8. Quatre rotondes (actuellement en construction).
9. Deux ateliers de machinerie.
10. Six dépôts de pétrole dont deux sont en construction (en acier) et dont on est à construire la substruction des quatre autres.
11. Trois gares à des points de division.
12. Neuf gares intermédiaires.
13. Quatre hangars à marchandises à des points de division.
14. Six services d'eau.
15. Des machineries et des outils—disons pour une valeur de $125,000.
16. Des terminus à Prince-Rupert—disons $2,000,000 en outre des $1,500,000 déjà dépensés, ce qui fait un coût approximatif total de $3,600,000.

L'estimation ci-dessus du coût des terminus de Prince-Rupert représente, à mon avis, la somme qu'il faut faire face d'une manière raisonnable aux besoins du port pendant les dix ou douze premières années.

Il n'y a sans doute aucune limite à la dépense que la compagnie peut juger à propos de faire, car cela dépendra de la grandeur, de la nature et du détail des constructions et des commodités qu'elle trouvera désirables outre ce qui est essentiel dans le moment.

EXPLOITATION, MAINTIEN ET INTÉRÊT.

Outre les travaux de construction ci-dessus, la garantie du gouvernement, il faut le remarquer, s'applique, entre autres choses, aux frais d'entretien, de réparation et de remplacement des usines et des matériaux "pendant la construction", et aussi à certains intérêts sur les débentures, les emprunts, les avances et les obligations garanties.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef de la division occidentale, ch. de f. T. N.

PARTIE V

RECONSTRUCTION DU PONT DE QUÉBEC

RAPPORT DU PRÉSIDENT DU BUREAU DES INGÉNIEURS

L'hon. Frank Cochrane,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa.

MONTRÉAL, 14 mai 1915.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport sur les progrès de la construction du nouveau pont de Québec pendant l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Substruction.—Au cours de la saison 1914, MM. M. P. et J. T. Davis ont complètement terminé leur entreprise en ce qui concerne la substruction du pont. L'estimation finale a été adoptée le 22 décembre 1914. Elle indiquait que le coût total de ces travaux s'élevait à $2,376,756.23, montant qui comprenait $24,926.63 pour les travaux supplémentaires nécessités par le changement des plans, etc. Je pourrais faire remarquer que le montant total est de $71,818.77 au-dessous de l'estimation originale du coût de ces travaux. J'ai donné dans mon dernier rapport annuel une description des travaux compris dans cette entreprise.

Superstructure.—Au cours de l'exercice 1914-15, les progrès ont été rapides, tant à l'usine que sur place. L'état des travaux en cours, au 31 mars 1915, est le suivant:—

	Total au 31 mars 1914.	Total au 31 mars 1915.
	Tonnes.	Tonnes.
Matière brute commandée aux usines	28,000	54,000
Matériaux bruts reçus à l'atelier	24,741	50,028
Fabriqué à l'atelier	9,991	38,518
Membrures livrées sur place	7,484	36,528
Acier érigé et partiellement riveté	1,370	15,000
Pesanteur approximative totale	65,000	

Comme cet état l'indique, on a érigé quelque 15,000 tonnes d'acier. Cela comprend les abords du sud et du nord et pratiquement tous le bras d'ancrage nord.

On n'a rencontré absolument aucune difficulté sur place dans l'érection de ces pièces d'acier et l'entrepreneur a pu maintenir sa cédule.

On a commencé, du côté sud, à construire et à ériger un pont roulant double pour l'érection des pièces. Il sera prêt à servir vers la fin de mai, ce qui permettra d'avancer les travaux simultanément des deux côtés de la rivière au cours de la saison qui vient.

Avec cet équipement, l'entrepreneur s'attend d'ériger la plus grande partie du bras d'ancrage sud et du bras "cantilever" nord, soit quelque 28,000 tonnes, avant de terminer les travaux de 1915.

Les dessins d'atelier du pont sont pratiquement terminés et approuvés sauf ceux de la travée suspendue, et ils sont beaucoup plus avancés que ne l'exigent les besoins de l'usine.

Le tout respectueusement soumis.

C. N. MONSARRAT,
Président et ingénieur en chef.

PARTIE VI

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU MINISTÈRE

ET

Rapports des Ingénieurs-surintendants, des Ingénieurs-dirigeants, et des Surintendants des divers canaux, de l'Ingénieur-dirigeant des Terminus de a Traverse des wagons au Cap Tormentine, de l'Ingénieur en chef des chemins de fer de la baie-d'Hudson, de l'Ingénieur-dirigeant du terminus du chemin de fer de la Baie-d'Hudson à Port-Nelson, et de l'Ingénieur-dirigeant de l'embranchement Darmouth-Deans du chemin de fer Intercolonial

POUR L'ANNÉE 1914-15

Ernest Marceau, ingénieur-surintendant, canaux de Québec.
C. D. Sargent, ingénieur-surintendant, canaux de l'Ontario-St-Laurent et du lac St-Pierre.
A. T. Phillips, ingénieur-surintendant, canal Rideau.
A. J. Grant, ingénieur-surintendant, canal de la Trent.
A. L. Killaly, surintendant intérimaire, canal de la Trent.
J. L. Weller, ingénieur en charge, canal Welland (de haute navigation).
L. D. Hara, ingénieur-surintendant intérimaire, canal Welland.
J. W. LeB. Ross, ingénieur-surintendant, canal du Sault-Ste-Marie.
F. B. Fripp, ingénieur en charge, terminus de la traverse des wagons, Cap Tormentine.
J. W. Porter, ingénieur en chef, chemin de fer de la baie d'Hudson.
D. W. McLachlan, ingénieur en charge, terminus de la baie d'Hudson, Port-Nelson.
W. A. Hendry, ingénieur en charge, embranchement Dartmouth-Deans, I.C.
Alex. Ferguson, ingénieur-inspecteur du ministère des Chemins de fer et Canaux.

RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF.

OTTAWA, 1er avril 1915.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

On trouvera, ci-joints, les rapports annuels des ingénieurs-surintendants de plusieurs canaux, du surintendant du canal de la Trent, de l'ingénieur-dirigeant du canal Welland (de haute navigation), de l'ingénieur-dirigeant des terminus de la traverse des wagons au cap Tormentine, de l'ingénieur en chef du chemin de fer de la Baie-d'Hudson, de l'ingénieur-dirigeant du terminus du chemin de fer de la Baie-d'Hudson à Port-Nelson, et de l'ingénieur-dirigeant de l'embranchement Dartmouth-Deans du chemin de fer Intercolonial.

CANAUX.

La voie de navigation qui relie Montréal, tête de la navigation océanique, à Fort-William et à Port-Arthur, sur le côté ouest du lac Supérieur, comprend 74 milles de canal, 48 écluses et 1,155 milles de rivière ou de lacs soit un total de 1,229 milles. La profondeur minimum de l'eau, sur cette route, est de 14 pieds. De Montréal à Duluth, au sud-ouest du lac Supérieur, la distance totale est de 1,354 milles, et de Montréal à Chicago elle est de 1,286 milles. On trouvera un rapport sommaire sur cette route dans la partie VII avec les détails des divers travaux exécutés le long de son parcours. Cette voie d'eau se relie à Fort-William et à Port-Arthur (à 6 milles l'un de l'autre), au chemin de fer du Pacifique qui va vers l'ouest et vers le sud. L'embranchement construit au début par le chemin de fer Grand-Tronc-Pacifique et maintenant loué par le service des chemins de fer du gouvernement canadien relie Fort-William à la voie principale du chemin de fer Transcontinental National.

Sur cette route, les abords des canaux et des chenaux des biefs intermédiaires de la rivière sont bien marqués et éclairés au moyen de bouées à gaz surveillés par le ministère de la Marine et des Pêcheries, ce qui rend la navigation sûre, la nuit comme le jour, pour les vaisseaux conduits par des pilotes expérimentés. Les canaux Lachine, Soulanges, Cornwall, Welland et du Sault-Sainte-Marie sont éclairés à l'électricité et fonctionnent à l'aide de l'énergie électrique. Le canal de la pointe Farran, est éclairé au gaz acétylène.

Au point de vue géographique, les canaux Murray, de la Trent, Rideau et les canaux de la rivière Ottawa peuvent être considérés comme des embranchements de la route directe qui relie l'est et l'ouest. En pratique, cependant, ces canaux servent à un trafic distinct, plus local. Isolée des réseaux mentionnés, la navigation de la rivière Richelieu, depuis son embouchure sur le St-Laurent, à Sorel, jusqu'au lac Champlain, s'effectue par l'écluse de St-Ours et par le canal Chambly. Dans l'extrême est, le canal Saint-Pierre relie les lacs du Bras-d'Or, dans l'île de Cap-Breton, à l'océan Atlantique.

Une annexe à ce rapport contient des renseignements détaillés sur plusieurs canaux.

A l'exception du canal de la Trent, où l'on est à construire un prolongement du réseau actuel jusqu'au lac Ontario, et du canal (de haute navigation) Welland, décrit en détail plus loin dans ce rapport, le travail exécuté au cours de l'an dernier a surtout consisté en des améliorations et des réparations aux ouvrages existants.

CANAL LACHINE.

On s'est occupé des réparations habituelles nécessaires à l'entretien du canal, au cours de l'exercice. Le plus gros des améliorations faites a consisté dans le parachèvement d'un mur de béton de plus de trois mille pieds, au bief d'amont du canal, la reconstruction des murs de la jetée conductrice, à l'entrée d'aval de la nouvelle écluse Lachine et diverses améliorations à l'écluse n° 4. On a reconstruit en acier le hangar n° 1 de St-Gabriel et la Canada Steamship Lines Ltd. en est le locataire actuel.

CANAL DE SOULANGES.

Parmi les réparations secondaires de l'année, on peut mentionner le revêtement en pierre des talus du canal sur une distance de plus d'un quart de mille, à l'est du pont de St-Féréol et la reconstruction de 3 milles de clôture. Les améliorations les plus considérables comprennent le parachèvement des travaux de protection à l'entrée d'amont du canal et la reconstruction du bout de la jetée de l'entrée d'aval.

CANAL CHAMBLY.

Les abords du pont n° 5, dont on a terminé la reconstruction l'an dernier, ont été rehaussés pour convenir à la nouvelle pente. A l'usine de force motrice, on a construit un petit pont d'acier et de béton armé sur le coursier d'aval du déversoir. L'ancien bureau du canal est devenu la résidence du surintendant et l'on a construit un nouveau bureau. Le busc d'amont et le fond de l'écluse n° 3 ont été refaits à neuf en béton. On a commencé à macadamiser la route le long du côté ouest du canal et il y en a plus de la moitié de terminé.

ÉCLUSE DE ST-OURS.

Il n'a fallu aucune réparation importante au cours de l'exercice.

ÉCLUSE DE STE-ANNE.

Huit lampes de 60 chandelles éclairent maintenant cette écluse d'une manière satisfaisante. Le courant est fourni par le village de Ste-Anne de Bellevue. La digue supérieure, entre les deux écluses, commencée la dernière saison, a été terminée au cours de l'exercice. L'extrémité orientale de la jetée protectrice formant le côté sud de l'entrée d'aval a été améliorée par la construction d'un mur de béton dont on a entouré cette jetée, mur qui se relie au mur de maçonnerie qui existait déjà.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

Sauf la construction d'un mur de soutènement en cailloux d'environ 300 pieds de longueur le long du côté nord du chemin de halage du canal de Grenville et la reconstruction de trois paires de portes, on n'a fait aucune réparation importante au cours de l'année.

Deux vieux ponts de bois qui étaient en mauvais état ont été remplacés par des ponceaux en tuyaux de béton pour permettre aux cultivateurs d'aller des deux côtés de leurs propriétés. On n'a fait aucun travail sauf les petits travaux d'entretien.

CANAL DE CORNWALL.

Au cours de la dernière saison, on a fait beaucoup de travaux d'entretien tels que réparations des murs de soutènement, remplacement et réparation de portes, peinturage des édifices du canal et améliorations aux terrains du canal. Parmi les travaux

les plus considérables qui aient été accomplis, on peut mentionner la construction d'un barrage en béton et d'un pont de service en béton armé sur la tête de la vieille écluse n° 19, la reconstruction en béton des vieux ponts de service en bois qui traversaient les déversoirs aux écluses 18, 19 et 20, le remplacement par des constructions de béton des vieux ponts de bois qui traversaient la prise d'eau reliant à son déversoir l'écluse 17, le renouvellement en béton du pont de service qui traverse le déversoir du bassin situé entre les écluses 15 et 17, et le remplacement par un pont en béton armé du vieux pont de bois qui traversait le déversoir de la compagnie "Stormont Electric Light and Power." Au cours de l'année, l'entreprise confiée à la "Kennedy Construction Company" pour améliorer l'entrée d'aval de l'écluse n° 20 a été terminée d'une manière satisfaisante. Ce travail comprend l'enlèvement de la vieille jetée d'entrée en encoffrements et la construction à sa place d'un nouveau mur d'entrée beaucoup plus grand en béton. Les abords de l'écluse en ont été beaucoup améliorés.

POINTE FARRAN.

Au cours de l'année, on n'a fait que des réparations d'ordre secondaire. On a replacé certaines parties des murs de protection en pierre qui longeaient les côtés du canal et l'on a fait une inspection complète de l'établissement d'éclairage au gaz acétylène.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Les réparations et les améliorations les plus importantes qui aient été exécutées sur ce canal au cours du dernier exercice comprennent le renouvellement en béton armé d'une partie du vieux quai de bois situé en aval de l'écluse 23, le parachèvement des améliorations de l'entrée d'aval de l'écluse 24, commencées en septembre 1911 et comprenant l'élargissement et le redressement du canal et la construction d'un mur d'approche du côté nord de l'entrée, la reconstruction du mur de protection en pierre de la chaussée sud du canal en aval de l'écluse 25 sur une distance de plus d'un mille, et le parachèvement de l'entreprise comprenant la construction et l'érection, à l'écluse 28, d'un pont d'acier qui peut tourner en travers de l'écluse au besoin pour faciliter l'installation d'une cloison étanche en bois.

CANAL MURRAY.

On n'a fait que des réparations et des améliorations de peu d'importance à ce canal au cours de l'exercice, tel que le peinturage des ponts et des phares, la construction d'une petite forge, etc.

CANAL RIDEAU.

Au cours de l'année dernière, la question d'un approvisionnement d'eau suffisant pour ce canal s'est posée d'une manière plus pressante que jamais. On étudie cette question avec soin et il est à espérer que les arpentages commencés récemment fourniront tous les renseignements qu'il nous faudra pour résoudre cette difficulté de la manière la plus efficace et la plus économique.

Les petites réparations habituelles nécessaires au maintien du canal dans un état satisfaisant se sont faites au cours de l'exercice tel que les réparations des portes d'écluses, le renouvellement des tabliers des ponts, le jointoiement des murs de maçonnerie, les réparations aux routes, etc. Parmi les travaux importants accompli, on peut mentionner les suivants: un mur de soutènement en béton dépassant un demimille de longueur a été construit, au cours de l'hiver, le long du côté ouest du canal, entre le pont de l'avenue Laurier et le sommet de la coupe profonde. A la station de

l'écluse de Hogsback on a construit une jetée de 160 pieds de longueur en aval des écluses. A la station de l'écluse de Burritts' Rapids, on a reconstruit une partie du barrage de revêtement et l'on a rebâti en béton la jetée de la rive de la rivière. On a démoli le vieille maison de pierre de l'éclusier, à cet endroit, et on l'a remplacée par une nouvelle construction de bois. A Merrickville, le mur de l'aile nord de l'écluse supérieure a été reconstruit en béton et relié au nouveau barrage de béton qu'on est à construire. Ce nouveau barrage dont l'entreprise est encore en cours est presque fini. A Smith's-Falls, on a construit un mur de béton de 80 pieds de long du côté nord de la coupe entre l'écluse et le pont tournant. Sur l'embranchement de Perth du canal, on a continué à draguer et à améliorer le canal entre Dowsens et Perth comme on avait commencé à le faire l'année d'avant. On s'attend à ce que ce travail se termine à la prochaine saison. A la station de l'écluse de Davis, on a démoli et reconstruit, avec de la pierre provenant de notre carrière de Westport, les deux musoirs, les enclaves des portes, les jetées et les regards. A Kingston-Mills, on a terminé le mur de béton circulaire dont la construction était en cours la dernière saison.

CANAL DE LA TRENT.

La route du canal de la Trent telle qu'elle est ou comme on est à la faire se trouve entre Trenton sur la baie de Quinte, où il y a une communication directe avec le lac Ontario, et Port-Severn, sur la baie Georgienne, d'où les eaux des grands lacs supérieurs sont immédiatement accessibles. Les parties du canal qu'on est à construire se trouvent entre Trenton et le lac au Riz et entre le lac Couchiching et la baie Georgienne.

CANAL EN EXPLOITATION.

Outre les menues réparations et améliorations faites au cours de l'exercice, on a exécuté les grands travaux suivants: reconstruction des deux barrages du nord, à Lovesick; des jetées d'entrée du canal, en aval des écluses Burleigh; de la jetée brise-glace, à Buckhorn, et de la culée sud du barrage du lac de la Bouteille. Le vieux pont tournant en bois, placé en travers de l'entrée d'aval de l'écluse de Lindsay, tombé en mai 1914, a été réparé temporairement, et on construira prochainement un pont tournant en acier pour le remplacer. On a démoli et reconstruit en béton le barrage du lac de Hall qui se brisait et on a construit en bois scié le barrage du lac aux Moules qui n'était plus réparable. On a reconstruit en béton le vieux barrage de bois des chutes à Fénélon. Cette dernière entreprise était sous la surveillance des équipes de construction.

CANAL EN CONSTRUCTION.

Division de Ontario-Lac au Riz.—Dans cette division se trouve comprise la partie du canal qui se trouve entre Trenton et l'extrémité est du lac au Riz, distance totale de 56½ milles. Pour les fins de la construction, on a subdivisé cette division en sept sections ou entreprises. On a suivi la ligne de la rivière Trent, d'un bout à l'autre, et cette partie du réseau, lorsqu'elle sera terminée, comprendra 9½ milles de canal, 13 milles de chenaux sous l'eau et 34 milles de rivière profonde. Depuis l'embouchure du canal à Trenton, où les eaux du lac Ontario s'y relient, au niveau normal de navigation du lac au Riz, il y a une élévation totale de 369 pieds. Cette différence de niveau doit être surmontée au moyen de 18 écluses. Pour contrôler la rivière et le canal, il faudra 14 barrages. Les écluses sont toutes finies maintenant et les portes sont déjà placées sur les six premières écluses, en amont de Trenton. On a maintenant terminé l'ouvrage aux barrages, sauf cinq pertuis dans le fond du barrage 10. Sur les 19 ponts qu'il faut dans cette division, tous sont construits excepté deux. A l'exception du pont de haut niveau du chemin de fer du Grand-Tronc à Campbellford, tous

sont des ponts tournants ou à bascule. Les écluses sont construites en une seule pièce de béton de 175 pieds de long et de 33 de large et donnent une hauteur d'eau de 8 pieds sur les bancs. Tout l'ouvrage, sur cette division du canal, une fois terminé, aura exigé l'enlèvement d'environ 1,500,000 verges cubes de terre et de 1,250,000 verges cubes de roche solide ou détachée, et la mise en place de 400,000 verges cubes de béton. On a évalué à $5,100,000 le coût total approximatif de ces entreprises. On a dépensé environ 92 pour 100 de ce montant jusqu'aujourd'hui. On trouvera des détails plus complets au sujet de ce qui précède dans le rapport annuel de l'ingénieur surintendant, annexé à celui-ci.

Division de Severn.—Cette division comprend la partie du canal située entre le lac Couchiching et Port-Severn, sur la baie Georgienne, distance totale de 43 milles. Cette distance comprendra 4 milles de canal, 5¼ milles de chenal sous-marin et 33¾ milles de rivière profonde et de lacs. L'élévation d'environ 139 pieds qu'il y a entre le niveau du lac Huron et celui du lac Couchiching sera surmontée par cinq écluses. Pour régulariser les niveaux de la rivière, il faudra 13 barrages en béton. La route sera traversée par huit ponts d'acier dont cinq serviront à des grands chemins et trois à la circulation des trains. Cinq de ces ponts seront à tabliers fixes, les autres seront des ponts tournants. Pour les fins de la construction, on a subdivisé cette division en quatre sections dont trois sont maintenant données à entreprise. Sur la division de Port-Severn, qui comprend la construction d'une écluse de 100 pieds de longueur et de 25 pieds de largeur, l'ouvrage est très avancé et l'on s'attend à ce qu'il soit terminé au commencement de l'automne prochain. Sur la section 2, qui comprend la construction de barrages au chenal Pretty et aux rapides Swift, d'une écluse et d'un atelier de force motrice à ce dernier endroit, la reconstruction du pont du Grand-Tronc aux rapides Ragged et un travail d'excavation très considérable dans le granit, les travaux vont bon train. On a aussi commencé les travaux sur la section 3, lesquels comprennent la construction d'une écluse, de deux ponts publics, et d'un pont de chemin de fer tournant et de plusieurs petits barrages.

Arpentage hydrographiques.—Au cours de ces dernières années, on a fait plusieurs arpentages dans le but de compiler des cartes fidèles de la chaîne des lacs et des rivières formant partie du réseau du canal de la Trent. Jusqu'au point où les travaux en sont rendus, les arpentages sont faits, et au cours de l'an dernier, on a commencé à faire les plans définitifs. Quand la division Ontario-Lac au Riz sera terminée, on s'attend à faire avancer ces travaux plus rapidement, car on aura les services de plusieurs membres du personnel des ingénieurs.

CANAL WELLAND.

Il a fallu un certain nombre de réparations un peu considérables au cours de l'an dernier, à cause des accidents survenus aux portes par suite de la mauvaise manœuvre des vaisseaux. Lors du plus grave de ces accidents, cependant, le service n'a été interrompu que pendant soixante-sept heures. Un éboulement qui a eu lieu à la levée du niveau du sommet a complètement bloqué la route pendant près de quatre jours. Un excavateur qu'on s'est procuré à Thorold a pu rendre des services immédiats. Parmi les améliorations les plus importantes qui aient été accomplies au cours de l'année, sur le nouveau canal, on peut mentionner la pose d'un mur de protection en pierre le long de certaines parties du niveau du sommet et la reconstruction en béton armé d'un certain nombre de ponts en bois pour piétons et d'un pont de route. Sur le vieux canal, on a remplacé par une construction de béton armé le pont de grand chemin en bois qui traversait le coursier hydraulique, au chemin de Thorold. On a terminé un pont à arches, de haut niveau, en béton armé, de 13 travées, à la rue On-

tario, Ste-Catherines, sur le vieux canal et les coursiers. A Thorold, on a commencé à faire un pont de béton à tablier fixe pour remplacer le pont tournant actuel sur l'écluse 24. En outre, on a construit un certain nombre de ponts de béton pour piétons et un pont de grand chemin en béton sur le passage latéral de l'écluse 5. Sur le canal d'alimentation, on a fait de grandes réparations à l'écluse de Dunnville. Le pont de grand chemin de la Traverse des Fourches a été réparé et les culées et la pile du centre ont été renouvelées en béton.

ÉLÉVATEUR DE FORT-COLBORNE.

Au cours de l'an dernier, 38,604,140 minots de grain sont passés à l'élévateur du gouvernement, contre 21,441,826 l'année précédente. Les recettes nettes pour l'année se sont élevées à $103,822.49, ce qui constitue une augmentation de plus de 100 pour 100 sur les douze mois précédents. L'augmentation des affaires, d'année en année, depuis qu'on a construit l'élévateur en 1908 est très satisfaisante. Les travaux de construction de la rallonge de l'élévateur se sont poursuivis toute l'année. Quand cette ralonge sera terminée la capacité totale de l'élévateur sera de 2,000,000 de minots.

CANAL WELLAND (de haute navigation.)

Les travaux du nouveau canal aux navires Welland se divisent en neuf sections dont le numérotage commence à l'extrémité du canal qui donne sur le lac Ontario. Aucune autre section n'a été donnée à entreprise au cours de l'année dernière mais les travaux n'ont pas cessé dans les sections 1, 2, 3, 4A et 5 actuellement sous contrat.

Les sections 1, 2 et 3 s'étendent sur une distance d'environ 9 milles, c'est-à-dire depuis l'entrée du canal dans le lac Ontario, près de Port-Dalhousie, jusqu'à et y compris la ville de Thorold. Il s'agit d'y construire sept écluses et une petite ligne de chemin de fer pour le transport des fournitures pendant la construction du canal. Les travaux de ces trois sections avancent rapidement. Le chemin de fer de construction est terminé et l'on s'en sert. Les entrepreneurs ont construit une machine à broyer la roche pour la section 3. On s'est servi quelque temps de cette machine pour broyer de la pierre de déblai de cette section, pierre que doivent utiliser les entrepreneurs des sections 1 et 2 pour faire du béton.

Les travaux de la section 4A sont maintenant terminés. Ils comprenaient la construction d'un nouveau déversoir d'alimentation vis-à-vis l'écluse 25 du canal actuel pour fournir l'eau au vieux canal à la place de celui d'Allanberg et la construction de deux ponceaux en béton armé entre le vieux canal et le nouveau pour remplacer les tranchées ouvertes qui existent actuellement. L'entreprise de la section 5 comprend l'élargissement et le creusage du canal actuel entre Allanburg et Port Robinson, distance d'environ 2½ milles. Les travaux de cette section avancent rapidement.

Dans le rapport annuel de l'ingénieur en charge, rapport qui est attaché à celui-ci, on donne des détails très complets et très intéressants au sujet de tous les travaux actuellement en cours. Le rapport de l'ingénieur en charge pour 1912-13 contient une intéressante description de la route du canal aux navires.

CANAL DU SAULT STE-MARIE.

Les principales améliorations accomplies au cours de l'an dernier sur ce canal comprennent la reconstruction de la jetée d'aval sud sur une longueur de 104 pieds

par l'établissement de nouveaux murs en béton en avant et en arrière et la pose d'un remplage de pierre entre les deux murs, le parachèvement de la route en béton depuis un endroit situé à 200 pieds à l'est du barrage mobile jusqu'à l'extémité ouest des terrains du canal, le renouvellement de huit nouveaux flotteurs le long du côté nord du canal, et la construction d'un nouveau bâtiment devant servir de poste de vigie à la Pointe-aux-Pins.

CANAL SAINT-PIERRE.

Le canal actuel a été en exploitation toute la saison, à l'exception de deux mois à partir du 8 juin, alors qu'on le ferma à la navigation pour pouvoir construire la nouvelle écluse à son site modifié.

Les travaux de la nouvelle écluse, au cours de la dernière saison, se sont restreints à cette partie de la construction qui pouvait se faire sans qu'on vidât l'eau, ce qui était rendu possible par la fermeture de l'écluse actuelle à la navigation. Ces travaux ont consisté surtout dans le creusage des fondations du mur en béton de l'entrée ouest et dans la construction de ce mur sur une longueur de 400 pieds.

Le site de la nouvelle écluse, qu'on a dû déplacer à cause de la nature des matériaux de fondation reconnus comme peu satisfaisants à la suite des nouveaux forages faits au commencement de 1914, assure un fondement rocheux très satisfaisant et améliorera beaucoup la facilité de la manœuvre à l'entrée de l'Atlantique. Mais il nécessite la suspension de la navigation par l'écluse actuelle pendant la période de construction, ce qui n'aurait pas été nécessaire avec le premier site de la nouvelle écluse.

CHEMINS DE FER.

TERMINUS DE LA TRAVERSE DES WAGONS, DÉTROIT DE NORTHUMBERLAND.

Cette entreprise comprend la construction de travaux de ponts, de jetées de débarquement, etc., au cap Tormentine, N.-B., et à la Pointe Carleton, I.-P.-E., endroits éloignés de 8 milles l'un de l'autre, et la construction d'environ 3 milles de chemin de fer pour relier l'embranchement du cap de la Traverse du chemin de-fer de l'Ile-du-Prince-Edouard au terminus de la Pointe-Carleton.

Le dragage du bassin de virage du cap Tormentine s'est continué au cours de la dernière saison ainsi que la construction, le remplage et l'enrochement des brise-lames en coffrage de bois, l'extraction et la pose de la pierre de remplage dans le brise-lames de roche, mais les travaux de construction ont beaucoup été retardés par de nombreuses tempêtes, la saison d'été ayant été bien plus tempêtueuse qu'elle n'a coutume de l'être dans le détroit de Northumberland. On prend de la pierre, pour ces fins, à Sackville, à une distance de 36 milles de l'endroit des travaux, par voie ferrée.

A la Pointe Carleton, les travaux ont fait de bons progrès, la dernière saison, et l'on a pas mal avancé les encoffrements et les brise-lames de cailloux; mais, au cap Tormentine, les tempêtes sans précédent qui ont sévi pendant la saison de construction ont empêché les progrès qu'on avait espéré réaliser. On prend la pierre de remplage dans deux carrières situées à environ 40 milles de l'emplacement des travaux et on la transporte par eau.

Les travaux de l'embranchement de chemin de fer de Carleton ont avancé rapidemente et 2¼ milles de voie sont maintenant posées. Il ne reste plus qu'un peu de régalage à faire.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

Le tracé définitif du chemin de fer, dans Port-Nelson, a été terminé en août dernier. La distance totale entre Le-Pas et Port-Nelson est de 424 milles. Ce parcours n'a que 22 milles de plus long que la ligne droite entre ces deux endroits.

On a terminé le régalage du terrassement qui est prêt à recevoir la voie jusqu'à la borne milliaire 240 et l'on a nettoyé l'emprise de la voie jusqu'à un point situé à quelques milles en deçà du second passage de la rivière Nelson. La voie est posée jusqu'à la borne milliaire 220, ballastée jusqu'à la borne 175, et la ligne télégraphique est posée jusqu'à ce dernier endroit. On a construit sept réservoirs à eau au cours de la saison. Trois ont été reliés à une source d'approvisionnement d'eau. Les modifications qu'on a faites au tracé pendant l'exercice auront pour résultat une économie approximative de $350,000.

TERMINUS DE LA BAIE D'HUDSON.

La saison de grande navigation s'est ouverte tard en 1914. Le premier navire venant de la mer n'est arrivé à Port-Nelson que le 13 août, ayant été retardé par les glaces dans le détroit d'Hudson.

Le dernier départ de Port-Nelson a eu lieu le 17 octobre. Il aurait fallu que les glaces et la température permettent de naviguer plus tard.

Malgré le peu de longueur de la saison maritime, les résultats de la navigation peuvent être considérés comme hautement satisfaisants. Les navires dirigés par ce département ont fait 24 voyages dans le détroit, et d'autres vaisseaux ont fait douze voyages (nous en avons pris note) sans aucun accident sérieux. Plusieurs de ces voyages ont été faits par des vaisseaux qui n'étaient pas préparés spécialement pour naviguer dans les glaces.

Avant l'ouverture de la navigation, la main-d'œuvre de Port-Nelson s'occupait de donner l'accommodation que les circonstances permettaient de donner pour recevoir les marchandises et la main-d'œuvre qui s'en venait. Les accidents de la navigation en 1913 et la perte de matériaux et d'outillage qui en a résulté ont beaucoup nui. Comme les quais et les voies nécessaires étaient prêts, à l'arrivée des allèges à vapeur, on n'a pas eu de difficulté à décharger les cargaisons. Il restait peu de temps pour travailler à la construction du havre, car pratiquement tout le matériel pesant avait naturellement été expédié préparé pour être assemblé à Port-Nelson. On a construit un brise-lames d'une longueur de plusieurs cents pieds pour prolonger le quai n° 3. Ce brise-lames abritera les autres travaux avant que la gelée ne termine les travaux dans la rivière. Tandis que ces travaux étaient en cours et pendant l'hiver, la main-d'œuvre s'est occupée d'assembler les pièces et de bâtir l'établissement, de construire un bassin de radoub, des usines, des entrepôts et d'autres édifices ainsi que d'abattre du bois sur un affluent de Nelson. L'assemblage du dragueur hydraulique "Port Nelson" s'est terminé au cours de la saison et l'essai qu'on en a fait a confirmé l'opinion des officiers que la machinerie n'avait pas été endommagée lorsque le dragueur s'est échoué à l'automne de 1913. On a tout de même jugé inopportun de le placer dans le chenal avant que son fond n'ait été examiné dans une cale sèche, surtout étant donné que la saison était avancée, ce qui aurait rendu impossible tout travail efficace.

Pratiquement tout l'établissement requis ou les matériaux nécessaires à sa construction se trouvent rendus à Port-Nelson, mais il restera peu de matériaux de construction en disponibilité lorsque s'ouvrira la saison de navigation 1915. Les consignations de cette saison consisteront surtout en matériaux de construction, en provisions et en fournitures pour le commissaire.

EMBRANCHEMENT DE DARTMOUTH À DEANS—I. C. R.

A la fin de l'exercice, le total des déboursés sur cette ligne s'élevait à 86½ pour 100 de la dépense totale approximative. La limite de temps pour finir l'entreprise de MM. P. & J. T. Davis a été prolongée jusqu'au 1er août 1915. Les travaux sont pratiquement terminés sauf un peu d'ouvrage pour finir le régalage, construire quelques petits ponceaux, peinturer quelques ponts, faire encore un peu de ballastage et un bout de clôture.

CHEMINS DE FER SUBVENTIONNES.

Au cours du dernier exercice, notre département a inspecté des chemins de fer subventionnés sur une longueur totale de 2,515 milles. On trouvera dans le rapport annuel de l'ingénieur-inspecteur, qui est attaché à celui-ci, tous les détails concernant les lignes inspectées. En outre, d'autres membres du personnel des ingénieurs ont fait des inspections en vue de certains octrois de subsides, comme suit:—

Le 6 août 1914: chemin de fer de la baie des Ha Ha—De la jonction de La Terrière à Kenogami.

Le 24 septembre: chemin de fer Alberta Central—De Daim-Rouge à Ullin.

Le 2 et le 3 octobre: chemin de fer Esquimalt-Nanaïmo—De la jonction de Parksville à Courtenay et de la jonction de Hayward à Cowichan.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. A. BOWDEN,
Ingénieur en chef.

M. A. W. CAMPBELL,
Sous-ministre,
Ministère des Chemins de fer et Canaux,
Ottawa, Ont.

RAPPORT DE L'INGENIEUR-SURINTENDANT, CANAUX DE LA PROVINCE DE QUEBEC.

MONTRÉAL, 27 juillet 1915.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-inclus mon rapport annuel au sujet des travaux sous ma direction, pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

La division des canaux de la province de Québec comprend les canaux de Lachine et de Soulanges, sur la route du Saint-Laurent, ceux de Sainte-Anne, Carillon et Grenville, sur la rivière Ottawa, et ceux de Saint-Ours et Chambly, sur la rivière Richelieu.

De tous ces canaux, celui de Lachine est, de beaucoup, le plus important à cause de sa proximité du port de Montréal.

CANAL LACHINE.

Longueur, 8½ milles; ascension totale, 45 pieds; 5 écluses, de 270 pieds par 45 pieds, avec 14 pieds d'eau sur les seuils; cinq anciennes écluses de 200 pieds par 45 pieds, avec 9 pieds d'eau sur les seuils, pouvant encore être utilisées pour la navigation.

EXPLOITATION.

La navigation s'est faite sans aucune interruption au cours de la dernière saison et aucun accident important ne s'est produit entre l'ouverture, le 27 avril, et la clôture qui a eu lieu le 8 décembre 1914.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Il n'y a pas grand'chose à consigner sous cette rubrique à part les tuyaux d'usage nécessaires au maintien en bon état des diverses structures, telles que chemins, rives, clôtures, bâtiments, etc., et les réparations générales faites aux portes d'écluses de rechange que l'on doit toujours tenir prêtes en cas d'urgence.

Poteaux d'amarrage.—A différents endroits, sur les deux rives, on a placé cent poteaux d'amarrage en fonte, fixés dans le béton; ces poteaux remplacent un nombre égal de vieux poteaux en bois.

Maçonnerie et travaux en béton.—Aux écluses nos 2 et 4 on a enlevé un certain nombre de pierres de couronnement fendillées et brisées et on les a remplacées par du béton armé.

On a reconstruit le sommet des ponts Wellington, Brewster et Côte-Saint-Paul en béton armé recouvert de plaque d'acier; on a fait la même chose pour les angles est et ouest des murs qui se trouvent à l'accès du bassin Saint-Gabriel n° 2.

On a construit de nouvelles fondations en béton sous l'atelier de forge et l'entrepôt de fer du parc de la rue Mill.

Bâtiments.—On a réparé et mis en état de servir, les hangars à farine nos 1 et 2 qui avaient été plus ou moins endommagés par le feu en avril et en août 1914.

CAPITAL.

Murs verticaux en béton.—Ces travaux, maintenant terminés, ont été exécutés à l'entreprise par MM. Quinlan et Robertson. Les travaux de l'an dernier comprenaient le parachèvement d'environ 3,000 pieds linéaires de mur en béton dans l'accès d'amont,

la reconstruction des murs de la jetée guide formant l'entrée d'aval de la nouvelle écluse de Lachine. Les saillies du roc soutenant ces murs et qui constituaient un danger pour les vaisseaux amarrant à cette entrée, ont été recouvertes de béton.

Travaux d'amélioration à l'écluse n° 4.—Ces travaux se font à l'entreprise par MM. Quinlan, Robertson et Miller. On a enlevé à la drague l'ancienne berge qui obstruait les abords de l'écluse; on a terminé une partie du mur de soutènement ainsi que les arcs en béton armé formant le pont qui surmonte le dégorgeoir d'approvisionnement qui alimente le canal en aval des écluses.

Les vaisseaux peuvent maintenant entrer dans le canal sans retard et sans crainte de collision.

REVENU.

Reconstruction du hangar Saint-Gabriel n° 1.—Ce hangar, reconstruit en acier et en béton, a été terminé de bonne heure cette année. Il est loué à la *Canada Steamship Lines, Ltd.,* et est assez vaste pour que deux steamers y puissent faire leur chargement et leur déchargement en même temps.

DRAGAGE.

La flotte de dragues a été occupée, du 1er au 26 mai 1914, à enlever une certaine quantité d'argile et de pierre déposées dans le chenal en mars et avril alors que l'on poussait avec activité les travaux d'améliorations à l'écluse n° 4.

Le mois suivant, on a fait du nettoyage à Sainte-Anne pour la reconstruction de la première jetée formant l'accès d'amont à l'écluse, ainsi qu'au quai de la carrière de la Pointe-Cascades.

Pendant le reste de la saison, jusqu'au 14 novembre, la flotte s'est occupée d'élargir le chenal à l'entrée d'amont du canal de Soulanges, où l'on était à exécuter des ouvrages de protection.

A la date précitée, tous les navires ont commencé leur voyage de retour à Montréal, où ils reprirent leurs quartiers d'hiver le 30 du même mois.

On a fait également du dragage dans le bassin qui se trouve immédiatement au sud du pont du chemin de fer Central-Vermont, à Saint-Jean. La drague du canal de Chambly a fait ces travaux.

RÉPARATIONS AUX NAVIRES.

La flottille de la division des canaux de la province de Québec se compose de deux remorqueurs à vapeur, le *Frank Perew* et le *Carillon,* une drague cuiller à vapeur, une grue flottante à vapeur, trois allèges, treize allèges plates et un magasin flottant.

Tous ces navires ont été soigneusement réparés après la clôture de la navigation et étaient en bon état à la reprise des travaux en mai dernier.

Au cours de l'hiver dernier, on a construit une nouvelle coque pour notre grue à vapeur, l'ancienne ne pouvant plus se réparer. La coque nouvelle est de 80 pieds de longueur, de 30 pieds de largeur et de 7 pieds de profondeur. On a réparé les machines et on les a remises en place en avril dernier.

CANAL DE SOULANGES.

Longueur, 14 milles; cinq écluses, 270 pieds par 45 pieds; 15 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 84 pieds.

EXPLOITATION.

Le canal a été ouvert le 27 avril et fermé le 5 décembre 1914; la navigation s'est faite toute la saison sans interruption.

RÉPARATIONS ET RÉFECTIONS.

Ecluses.—Au cours de l'hiver, on a mis à sec l'écluse n° 1 pour en renouveler les deux ventelles inférieures qui étaient en fort mauvais état et faisaient eau, et pour remplacer le pivot du côté nord-est de la porte d'amont, lequel avait été brisé.

On a également installé une porte de rechange à la place du battant sud-ouest qui avait besoin de réparations.

Poteaux d'amarrage.—L'an dernier, on a continué d'agrandir les bases en béton des premiers poteaux de fonte et de cette manière on en a réparé vingt-cinq.

Berges du canal.—Sur une distance d'au delà de 1,500 pieds, sur les bords du canal, à l'est du pont de Saint-Féréol, on a déposé une quantité considérable de pierre extraite de la carrière du canal, à la Pointe-Cascades, et l'on a refait et comblé de terre le sommet du talus.

Clôtures.—On a renouvelé trois milles de clôtures.

Bâtiments.—Le hangar à bois du canal, qui avait été considérablement endommagé au cours d'un coup de vent le 31 mai 1914, a été remis en bon état aussi tôt que possible après la tempête.

Machines.—Au cours de l'hiver on a ajouté à l'outillage du canal une pompe centrifuge de 8 pouces; on s'est servi de cette pompe pour enlever l'eau de l'écluse n° 1 afin d'en réparer les ventelles, etc., comme on le dit plus haut.

CAPITAL.

Ouvrages de protection à l'entrée d'amont.—Les jetées et le brise-lames faisant l'objet de cette entreprise et qui ont été construits par MM. Haney, Quinlan et Robertson, ont été terminés au commencement de l'été. Notre flottille de drague a continué l'élargissement du nouveau chenal, sauf sur une petite étendue où l'on a rencontré du roc.

L'enlèvement de ce roc a été fait à l'entreprise par la *General Improvement and Contracting Co., Ltd.*

Poteaux d'amarrage.—On a fixé sur les rives du canal, aux environs des écluses et des ponts, quarante-deux nouveaux poteaux d'amarrage, avec fondations en béton.

REVENU.

Reconstruction de l'extrémité d'aval de la jetée d'entrée.—Comme nous le disions dans le rapport de l'an dernier, ces travaux avaient été confiés à l'entreprise à MM. Quinlan et Robertson, le 26 septembre 1914, et les entrepreneurs n'avaient, avant la clôture de la navigation, fait que les travaux préliminaires.

Ce printemps on reprit les travaux à bonne heure, et aux premiers jours de l'automne l'entreprise était terminée.

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

Longueur, un demi-mille; une écluse de 240 par 45 pieds; 9 pieds d'eau sur les seuils. L'ancienne écluse, encore utilisable, est de 200 par 45 pieds avec 6 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 3 pieds.

EXPLOITATION.

Cette écluse a été ouverte le 27 avril et fermée le 3 décembre 1914, et aucune interruption ne s'est produite au cours de la saison de navigation.

RÉPARATIONS.

Les principales réparations faites au cours de l'exercice ont été comme suit:—

Des deux côtés de l'entrée d'aval, le mur de maçonnerie a été repiqué.

On a réparé la pile de garde d'amont qui avait été endommagée par le feu; on a aussi réparé 600 pieds linéaires d'estacades.

On a donné deux couches de peinture aux demeures du surintendant et du chef des statistiques.

On a enlevé plusieurs gros cailloux qui avaient été entraînés à la dérive dans le chenal en amont de l'écluse.

Eclairage élctrique.—Cette écluse est maintenant éclairée à l'électricité au moyen de huit lampes de 60 chandelles disposées de manière à éclairer d'une manière satisfaisante les deux côtés de chaque paire de portes.

Le courant est fourni par la corporation de Sainte-Anne de Bellevue.

Jetée d'amont entre les écluses.—Ces travaux, commencés à l'automne de 1913, ont été terminés au cours de l'été de 1914 par la *Montreal General Contracting Company.*

On a également adjugé à la même firme l'entreprise du renouvellement de l'extrémité est de la pile de garde formant le côté sud de l'accès d'aval.

On a enlevé le sommet de l'ancien caisson à partir d'un pied au-dessous de l'étiage jusqu'au sommet, partie que l'on a remplacée par un mur en béton construit tout autour de la pile et réuni à la maçonnerie qui existait déjà.

Ces travaux ont été terminés en même temps que l'entreprise de la pile d'amont.

Poteaux d'amarrage.—Les anciens poteaux d'amarrage en bois qui se trouvaient sur la pile de garde de l'entrée d'aval, au nombre de dix-huit, ont été remplacés par de lourds poteaux de fonte encastrés dans du béton. Ce travail a été fait au cours de l'été de 1914.

CANAUX DE CARILLON ET DE GRENVILLE.

Canal de Carillon: longueur, trois quarts de mille; deux écluses, 200 x 45 pieds; 9 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 16 pieds.

Canal de Grenville: longueur, 5¾ milles; cinq écluses, 200 x 45 pieds; avec 9 pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 45¾ pieds.

EXPLOITATION.

Ces canaux ont été ouverts à la navigation le 29 avril et fermés le 29 novembre 1914. La navigation n'a pas été interrompue pendant la saison.

RÉPARATIONS.

Les seuls travaux exécutés ici au cours de l'exercice et dignes de mention ont été la reconstruction de trois paires de portes pour les écluses n°s 2, 4 et 7 et la construction d'un mur de soutènement en cailloux, le long du côté nord sur le sentier de touage du canal de Grenville.

Tous les bâtiments, structures, clôtures, chemins, etc., sur les deux canaux, ont été maintenus en bon état pendant l'année.

ÉCLUSE DE SAINT-OURS.

Longueur, un huitième de mille; une écluse, 200 x 45 pieds, avec 6½ pieds d'eau sur les seuils; ascension, 5 pieds.

EXPLOITATION.

Cette écluse a été ouverte à la navigation le 1er mai et fermée le 30 novembre 1914. Il ne s'est produit aucun accident ni aucune interruption de trafic au cours de la saison.

RÉPARATIONS.

Outre les travaux d'entretien général, il n'y a pas eu de réparations, sauf la reconstruction d'une paire de portes et la mise en place de ces portes sur l'écluse.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur, 12 milles; neuf écluses, 118 x 22½ pieds, avec 8½ pieds d'eau sur les seuils; ascension totale, 74 pieds.

EXPLOITATION.

Ce canal a été ouvert le 1er mai et fermé le 1er décembre 1914; et entre ces deux dates, la navigation s'est faite sans interruption.

RÉPARATIONS.

Les travaux les plus importants exécutés au cours de la saison et à consigner dans ce chapitre sont:—

Pont n° 5.—Ce pont a été renouvelé en 1912-13 et a été construit à une plus haute élévation que l'ancien. Il a fallu par conséquent en exhausser les accès, ce qui a été fait à bonne heure au printemps de 1914.

Pont à la station d'éclairage électrique.—On a construit ici un petit pont en acier et en béton au-dessus du dégorgeoir.

Dragage.—Il s'est fait du dragage en quantité à l'entrée du canal, le long de la jetée maîtresse, ainsi que le long d'un petit quai situé sur le côté ouest, où l'eau est maintenant à une profondeur de 8 pieds, ce qui permet aux navires remorqués d'entrer facilement dans les écluses.

Bâtiments.—On a fait des réparations générales aux abris des écluses nos 4, 5, 6, 7, 8 et 9 et des ponts 7 et 8. On a également peinturé ces abris.

L'ancien bureau du canal a été converti en une demeure pour le surintendant et on a procuré un nouveau bureau au surintendant, son personnel et aux officiers des statistiques.

Un autre ancien édifice, qui servait autrefois d'usine génératrice d'électricité, a été réparé et sert maintenant de demeure à l'électricien-adjoint.

Ecluses.—Le seuil d'amont et le radier de l'écluse, lequel était en mauvais état, ont été refaits en béton. Afin d'arrêter une fuite considérable survenue dans le bajoyer ouest de l'écluse n° 8, on enleva une partie de l'ancienne maçonnerie que l'on remplaça par du béton.

On a réparé de la même manière le seuil d'aval de cette écluse, ainsi que celui de l'écluse n° 7.

Un travail considérable a été la reconstruction du quai de l'écluse n° 2 et la réparation de la partie du quai de l'entrée d'amont qui n'a pas encore été renouvelée.

REVENUE.

Vantaux d'écluses.—Au chapitre du revenu, on a construit, au cours de l'exercice, une paire de vantaux d'écluses qui ont été mis en place à l'écluse n° 6.

Chemin longeant la rive ouest du canal.—La fourniture de la pierre concassée pour le macadamisage de la partie nord de ce chemin a été adjugée à l'entreprise à M. Marcel Bessette, le 9 juillet 1914.

L'entrepreneur ayant eu beaucoup de difficulté à se procurer et à installer son usine de concassage, la première livraison de pierre ne s'est effectuée qu'à la fin d'août, et pour cette raison, ne put faire que les deux tiers des travaux avant la clôture de la saison; le reste sera terminé au cours de 1915-16.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Ce canal a été loué à la *Canadian Light and Power Company* depuis 1907 et ne se trouve plus sous le contrôle immédiat du ministère. Cependant nous continuons encore certains travaux qui s'y rapportent.

RÉPARATIONS.

Chaussée de Hungry-Bay.—Au cours de l'exercice on a fait les travaux ordinaires d'entretien, tels que la coupe des herbes, le curage des fossés, le comblement des ornières du chemin, les réparations aux murs construits pour protéger les bords du lac, etc. En outre, on a construit deux grands ponceaux tubulaires pour permettre aux cultivateurs de se rendre sur leurs terres. Ces ponceaux remplacent d'anciens ponts en bois qui étaient vermoulus.

REVENU.

Arpentages et inspections.—Au cours de l'exercice écoulé on a fait un certain nombre de levés relativement à des réclamations de dommages, des demandes de baux, de permis d'usines motrices sur le canal de Lachine, etc.

La réduction des notes du levé de l'arpentage du canal de Soulanges a été terminée.

Les travaux portés aux chapitres "Capital" et "Revenu", sur le canal de Lachine, sont sous la surveillance immédiate du lieutenant-colonel H. R. Lordly, I.C., et M. L.-S. Parizeau, I.C. a la direction des travaux de la même catégorie exécutés sur les autres canaux de cette division.

Je suis heureux de dire que ces deux messieurs, ainsi que leurs personnels, se sont acquittés d'une manière qui leur fait honneur, des travaux qui leur avaient été confiés au cours du dernier exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ERNEST MARCEAU,

Ingénieur-surintendant des canaux de la province de Québec.

RAPPORT DE L'INGENIEUR-SURINTENDANT DES CANAUX DE LA DIVISION ONTARIO-SAINT-LAURENT.

CORNWALL, 1er avril 1915.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur l'entretien et l'exploitation des canaux de la division Ontario-Saint-Laurent pour l'exercice clos le 31 mars 1915.

La division des canaux Ontario-Saint-Laurent comprend les canaux de Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops, connus sous le nom collectif de canaux de Williamsburg; celui de chenal nord en aval de Prescott, sur la route du Saint-Laurent, et le canal Murray, entre le haut de la baie de Quinté et la baie Brighton sur la rive nord du lac Ontario.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur, 11½ milles; ascension totale, 48 pieds; six écluses, 270 x 45 pieds, avec 14 pieds d'eau sur les seuils; une paire de vantaux d'écluses en amont de l'écluse n° 20, au pied du bief culminant.

EXPLOITATION.

Ce canal a été ouvert à la navigation le 27 avril et a été fermé le 12 décembre; il a été exploité pendant toute la saison sans aucun accident grave ou dommage aux navires. La navigation s'est faite sans interruption.

Le premier navire à destination de Montréal à traverser le canal a été le *Senator Derbyshire,* de passage le 27 avril, avec 1,720 tonnes de houille; le navire *Port Dalhousie* a été le dernier à destination de Montréal; il est passé le 2 décembre avec une cargaison de 75,000 boisseaux de blé.

En octobre, novembre et décembre la navigation a été sensiblement retardée à cause de l'eau du fleuve qui se trouvait excessivement basse et plusieurs gros navires ont dû, par mesure de précaution, alléger à un tirant d'un peu moins de 14 pieds.

Accidents.—Le 29 mai, le steamer *Avon,* descendant le canal, a frappé et légèrement endommagé les vantaux d'aval de l'écluse n° 15. Le 29 août, le steamer *Keyvive,* remontant le canal, a dévié de sa route en approchant le vantail de garde en amont de l'écluse n° 20 et a frappé le caisson en bois sur le côté nord en aval des vantaux, démolissant complètement l'extrémité de la jetée jusqu'au niveau de l'eau. Le 26 octobre le steamer *John Lambert,* qui descendait le canal, a frappé et endommagé le bajoyer d'entrée sud-ouest à l'écluse n° 19.

Dans chaque cas, les dommages ont été promptement réparés et ce, à la charge des propriétaires des navires.

Réfections et réparations.—Lorsque, avant l'ouverture de la navigation, l'on vida le canal, les vieilles portes, la plate-forme de bois et les buscs à la tête de l'ancienne écluse n° 19 ont été enlevés et une digue en béton, surmontée d'une passerelle de service en béton armé, a été construite sur l'écluse dans l'enclave d'amont.

Des réparations importantes ont été faites aux murs inclinés en béton du coursier de décharge à partir du déversoir au sud de l'écluse n° 17.

On a reconstruit et recouvert de béton environ 930 pieds du mur de protection en pierre sur la berge nord à l'ouest du pont de Cornwall et l'on a mis en ordre et gazonné la partie supérieure de la berge.

Le 24 avril, la porte d'amont du côté nord de l'écluse n° 18 a été enlevée; un degré brisé a été ôté et remplacé par un neuf, puis la porte a été reposée.

On a posé des nouvelles barres de faîte, des passerelles sur les portes auxiliaires en amont de l'écluse n° 20.

La vieille porte qui se trouvait dans la baie sud du dégorgeoir à cet endroit a été enlevée et remplacée par une nouvelle.

On a fait tout le repiquage nécessaire aux écluses n°s 15, 18 et 19.

Toutes les portes permanentes d'écluses ont reçu une couche de peinture; les machines de fonctionnement et les ventelles, tant dans les vantaux d'écluses que dans les dégorgeoirs ont été complètement examinées et réparées et on a peinturé la machinerie.

Au cours de la saison les vieilles passerelles surmontant les dégorgeoirs des écluses n°s 18, 19 et 20, ainsi que les fondations en bois supportant le mécanisme des ventelles, le tout dans un état avancé de vermoulure, ont été enlevées et reconstruites en béton. Non seulement ces nouvelles structures ont l'avantage d'être permanentes, mais elles sont d'un joli coup d'œil et d'apparence substantielle.

Le vieux pont de bois surmontant le barrage de la *Stormont Electric Light and Power Company,* la prise d'eau du barrage régulateur de l'écluse n° 17 et le barrage régulateur du bassin entre les écluses n°s 15 et 17 ont aussi été enlevés et reconstruits en béton armé.

Dix poteaux d'amarrage en fonte, encastrés dans du béton ont été posés sur la berge sud, entre l'écluse n° 17 et le pont de Cornwall; sur la berge sud on en a posé cinq à l'est, et dix à l'ouest, des portes-gardes en amont de l'écluse n° 20. On en a également posé cinq de plus petite dimension sur la jetée d'entrée nord en aval de l'écluse n° 18.

On a fait des réparations importantes au revêtement de pierre des rives; en tout, on a fait des réparations générales à, ou réparé 5,000 pieds linéaires de ces murs.

On a construit environ 400 pieds linéaires de nouvelles clôtures et réparé ou reconstruit environ 4,000 pieds linéaires de vieilles clôtures.

Le caisson de l'accès d'aval à l'écluse n° 21 a été reconstruit jusqu'au-dessus du niveau de l'eau et on a fait des réparations au caisson-jetée d'accès en aval de l'écluse n° 19.

On a aussi reconstruit le caisson en aval des portes-gardes sur le côté nord, lequel avait été endommagé par le steamer *Keyvive,* le 29 août.

Une section de l'estacade flottante de la tête de l'écluse n° 21, ayant 95 pieds de longueur, a été placée dans le bassin de radoub après la clôture de la navigation et reconstruite au cours de l'hiver.

On a fait d'autres réparations moins importantes aux chemins en béton dans la partie d'aval du bassin de radoub, et on a prolongé quatre chemins de la section d'amont sur une distance de vingt pieds.

Tous les édifices situés le long du canal ont reçu une couche de peinture.

Les allèges, la grue, le concasseur et l'autre outillage flottant ont subi les réparations nécessaires et ont été mis en bon état.

Une paire de vantaux, enlevés de l'écluse n° 15 en décembre 1913, ont été installés dans le bassin de radoub où ils ont subi des réparations générales et ont été peinturés.

Les vantaux d'amont enlevés de l'ancienne écluse n° 19, lors de la construction d'un barrage en béton à travers cette écluse, et qui n'étaient plus d'aucune utilité, ont été installés dans le bassin de radoub, où on les a démontés, et les poutres saines ayant été sciées en planches, ont été placées dans le stock.

Le terrain et les plates-bandes des divers parcs et écluses ont été entretenus avec soin, et pendant la saison, offraient un fort joli coup d'œil.

On a exécuté sans délai les réparations ordinaires aux portes d'écluses, clôtures, berges et revêtements, ainsi que le curage des fossés, l'enlèvement des herbes, etc.

L'entreprise adjugée à M. G.-R. Phillips pour l'amélioration de l'accès d'aval à l'écluse n° 15 a été complètement terminée de façon satisfaisante en juin 1914. La dernière estimation a été payée.

Ces ouvrages, une fois terminés, donnent maintenant un accès facile et sans danger de la rivière à cette écluse, et offrent aussi plus d'aire aux vaisseaux qui attendent le passage du canal.

L'entreprise adjugée à la *Kennedy Construction Company* pour l'amélioration de l'accès d'aval à l'écluse n° 20, et commencée en décembre 1913, a été terminée de façon satisfaisante en mai 1914 et la dernière estimation a été versée.

Ces travaux qui comprenaient l'enlèvement d'un ancien caisson-jetée d'accès et la construction d'une nouvelle jetée d'accès en béton, plus longue que l'ancienne, ont sensiblement amélioré l'accès d'aval à cette écluse.

Les levés entrepris dans le but de prendre les niveaux de terrain le long de la rive nord du Saint-Laurent afin de déterminer la possibilité de creuser un canal à eau profonde entre les bas-fonds en aval de Prescott et un endroit à, ou près de, l'embouchure de la rivière Ottawa, ont été continués jusqu'au 31 août, alors que les travaux sur le terrain étant terminés, on a congédié l'équipe chargée de ces études. On a recueilli une foule de renseignements précieux, et bien que depuis cette époque, à cause du surcroît de travail, on n'ait encore rien fait de plus, on a l'intention de continuer ces travaux, c'est-à-dire de préparer les plans d'ensemble, les tracés de profils et les estimations approximatives.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Canal de la Pointe-Farran: Longueur, 1½ mille; ascension totale, 4 pieds; une écluse, 800 x 45 pieds.

Canal du Rapide Plat: Longueur, 3¾ milles; ascension totale, de 15 pieds à l'eau haute, à 18½ pieds à l'étiage; une écluse de 800 x 50 pieds; une écluse de garde de 270 pieds par 45 pieds; et une écluse d'ascension, 326 x 45 pieds, près de la tête pour le passage des vaisseaux contournant les rapides des Galops.

Les canaux de la Pointe-Farran et du Rapide-Plat ont été ouverts à la navigation le 27 avril, et celui des Galops, le 23 avril. Tous ont été fermés le 14 décembre. L'exploitation s'en est faite pendant toute la saison sans accident grave et sans retard à la navigation.

Accidents.—Le 1er mai, le steamer *Canobia,* propriété de la *Wilson-Paterson Company,* est entré à une trop grande allure dans l'écluse n° 24, a heurté et légèrement endommagé les portes d'amont.

Le 30 mai, le steamer *Keywest,* propriété de la *Keystone Transportation Company,* a pénétré à une trop grande allure dans l'écluse n° 27 dont il a frappé et légèrement endommagé les portes d'aval du côté sud.

Le 19 juillet, par un manque absolu de précaution, le steamer *Robert E. Rhodes,* propriété de *F. E. Hall & Co.,* a frappé, en entrant dans l'écluse n° 22, les vantaux d'amont, les enlevant en partie de leur seuil et brisant une tige de suspension. Peu s'en est fallu que cet accident ait eu de graves conséquences, vu qu'il n'y a qu'une écluse dans ce canal et qu'il n'y a pas de portes-gardes.

On a imposé des amendes pour chacun de ces accidents, et aussitôt que les dommages eurent été réparés, les propriétaires des navires se sont promptement acquittés de ces amendes.

RÉFECTIONS ET RÉPARATIONS.

Canal de la Pointe-Farran.—On a reposé certaines parties du revêtement sur les deux rives du canal. On a posé environ 500 pieds de revêtement en pierres sur le côté du canal longeant la rivière. On a installé un nouveau hangar à charbon et un

nouveau dépôt d'huile près de l'abri de l'écluse. On a complètement restauré l'usine d'éclairage au gaz acétylène et on lui a fait subir les réparations nécessaires.

Canal du Rapide-Plat.—On a abaissé l'eau de ce canal avant l'ouverture de la navigation et on a reconstruit le pied du revêtement en pierre de la rive sud du canal sur une longueur d'environ un mille, et on a achevé la partie supérieure au cours de la saison. On a aussi reposé sur une distance considérable le revêtement en pierre de la berge nord du canal.

Le couronnement du bajoyer à l'entrée d'aval de l'écluse n° 23, sur le côté nord, a été enlevé; les pierres brisées ont été redressées et on a reposé le tout, le renforçant en arrière avec du béton.

Les pierres de couronnement du mur de tête du bief d'amont au pied de cette écluse, déplacées et brisées la saison précédente par le steamer *Toiler,* ont été enlevées, redressées, reposées et renforcées en arrière avec du béton. On a enlevé plusieurs pierres brisées du bajoyer à la tête de cette écluse, à l'entrée sud, et on les a remplacées par des pierres neuves. Toutes les réparations faites à ces murs ont été exécutées avant l'ouverture de la navigation.

On a posé de nouveaux seuils et des fondations en béton sous l'abri des écluses, et on a mis en place, sur des piliers en béton, un nouveau dépôt à huile pris à Cornwall et on a démoli l'ancien qui ne pouvait plus être réparé.

On a enlevé, jusqu'à l'étiage, environ 95 pieds linéaires du vieux quai en bois, immédiatement en aval de l'ancienne écluse n° 23. Ce quai qui était fort pourri et dangereux, a été reconstruit en béton armé.

On a ajouté à l'extrémité nord de l'atelier de charpente de Morrisburg une allonge de 14 pieds par 26 pieds, destinée à servir d'entrepôt, et on a divisé l'étage supérieur de cette bâtisse en bureaux selon les besoins.

On a construit, au bassin de radoub de Cornwall, une paire de portes de rechange pour l'écluse n° 23, et ces portes seront mises en place après l'ouverture de la navigation pour servir en cas d'urgence. Jusqu'à présent il n'y avait pas de portes de rechanges pour le bief d'amont de cette écluse.

Les améliorations à faire à l'entrée d'aval de l'écluse n° 24 ont été adjugées à l'entreprise à MM. Roger, Miller & Sons, et commencées en septembre 1911; les travaux ont été terminés d'une façon satisfaisante le 1er août. Ces travaux rendent l'accès d'aval de cette écluse beaucoup plus facile aux navires.

Canal des Galops.—Le revêtement de la rive sud, en amont de l'écluse n° 25, a été complètement reconstruit sur une distance d'environ un mille.

On a construit un trottoir en béton, de 200 pieds de longueur, en face des demeures des éclusiers au sud de l'écluse n° 25.

Les deux grandes ventelles installées sur le côté nord de l'écluse n° 25 servent au remplissage du sas de 500 pieds de cette écluse et qui avaient été enlevées et réparées aux ateliers de machines de Cornwall, ont été remises en place avant l'ouverture de la navigation; elles fonctionnent maintenant d'une façon satisfaisante.

On a construit, au-dessus de l'ancien canal à l'extrémité ouest du village de Cardinal, une passerelle en bois, de 135 pieds de longueur, donnant accès à la rive sud entre l'écluse n° 26 et les écluses n°s 27 et 28 à la tête du canal.

On a construit, à partir du fossé sud de la tranchée profonde à l'ouest du pont de Cardinal, un drain en tuile de 600 pieds de longueur, pour l'égouttement des eaux dans l'ancien canal.

On a continué, pendant toute la saison, le jointage des bajoyers et des murs d'accès des écluses n°s 27 et 28.

On a posé six poteaux d'amarrage, encastrés dans du béton, sur le côté nord de l'écluse n° 27.

On a restauré complètement et réparé une paires de portes de rechange pour l'écluse n° 27, et on a changé le système de suspension pour un autre conforme au

type réglementaire actuellement en usage. Ces portes seront mises en place avant l'ouverture de la navigation.

Le 31 décembre on a adjugé à la *Dickson Bridge Company* une entreprise pour la construction d'un pont métallique devant surmonter l'écluse et servir à l'abaissement des poutres en treillis destinées à être placées au besoin dans les contrôles des aiguilles de pertuis à la tête de l'écluse n° 28, donnant appui à une cloison en bois qui traverse l'écluse.

L'entreprise confiée à la *Dickson Bridge Company* a été terminée d'une façon satisfaisante le 11 juin 1914 et le dernier estimé a été acquitté.

Le pont se trouve sur un wagonnet plate-forme, soutenu par une plaque tournante en acier à fondation de béton et est relié au chaperon nord de l'écluse par un bout de rail. Des cabestans pour le levage et l'abaissement des poutres ont été placés sur des wagonnets installés sur le pont tournant, et les poutres ont été placées sur le côté nord de l'écluse et se trouvent sur des approches en béton reliées au chaperon du sud, sur lequel on peut faire rouler les poutres à la position voulue sous les cabestans de levage. On s'est procuré le bois pour les cloisons, ainsi que les outils et autres accessoires nécessaires, et le tout est emmagasiné dans un chalet construit à cette fin au sud de l'écluse. Cette installation est maintenant au complet et prête à servir à l'occasion. A l'exception de la construction du pont tournant et des trois poutres en treillis, toute la besogne a été exécutée par le personnel des réparations.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Tous les bâtiments et les portes permanentes ont reçu une couche de peinture.

On a fait promptement les réparations ordinaires aux portes, édifices, ponts, dégorgeoirs et berges, ainsi que le curage des fossés, l'enlèvement des joncs, herbes, etc.

On a peu à peu nivelé et ensemencé tous les terrains avoisinant les écluses. Les plates-bandes ont été entretenues avec soin, et à maints endroits, le long du canal, on a planté un grand nombre d'arbustes et d'arbrisseaux.

On a construit, aux ateliers de Cornwall, une nouvelle allège de 18 pieds par 44 pieds, pour l'ancienne qui portait la maison de pension affectée au personnel régulier de la réparation sur ces canaux.

Après le transfert de la maison de pension, on fit quelques réparations à l'ancienne allège et l'on s'en sert maintenant pour les réparations de peu d'importance sur le canal des Galops.

A la prière du commandant des troupes chargées de la surveillance du canal, on a posé, en août dernier, des lumières électriques temporaires le long du côté nord de l'écluse n° 23 à Morrisburg, et sur les deux côtés de l'écluse n° 25 à Iroquois.

Ces lumières, tout en étant de grande utilité pour les gardes militaires en service le soir, rendent aussi de grands services aux navires se servant de ces écluses, et je recommande qu'on les y laisse en permanence, et que ces deux écluses, ainsi que celles de la tête du canal des Galops, soient pourvues d'énergie pour l'ouverture et la fermeture des portes. Le coût de cette installation serait relativement peu élevé, étant donné que les machines enlevées des anciennes écluses du canal de Cornwall, aujourd'hui définitivement fermées, s'adapteraient facilement à ces écluses.

A cause de l'eau qui s'est trouvée à un niveau très bas pendant la dernière partie de la saison certains vaisseaux descendant le canal, d'un tirant de plus que 13½ pieds, ont dû parfois, passer par le canal du rapide Plat.

L'accès d'amont de ce canal, en son état actuel, n'est pas sans danger pour les navires de plus fort tonnage qui s'en approchent, comme je l'ai signalé à plusieurs reprises, et on devrait s'en occuper sans tarder.

Les navires pénétrant dans le canal par son entrée d'amont sont obligés de faire un grand détour dans la baie en aval de l'entrée, de s'arrêter complètement et ils remontent le courant. Après avoir lancé leurs câbles ils sont encore obligés de faire

un tour avant de pouvoir approcher des écluses. Pour bien réussir cette manœuvre, il faut compter pour beaucoup sur le jugement du pilote qui a la direction du navire et parfois les navires sont entraînés autour de la jetée d'entrée, et parviennent difficilement à revenir dans l'entrée.

Le 25 octobre, le steamer *Beaverton,* alors qu'il essayait de pénétrer dans le canal, a été entraîné autour de la pile, mais il parvint à jeter l'ancre en dehors de la berge du canal, immédiatement en amont des rapides. Il se dégagea trois jours plus tard avec l'aide de deux remorqueurs que l'on fit venir spécialement de Montréal et qui lui firent remonter la rivière puis entrer dans le canal.

La veille de l'accident survenu au *Beaverton,* la même chose était arrivée au steamer *MacTier,* mais, heureusement, ce dernier avait assez de force pour remonter le courant et, à la deuxième tentative, réussit à entrer dans le canal.

Les relevés et les estimations relatifs à l'amélioration de cet accès ont été faits et expédiés au ministère.

Canal Murray.

Longueur du canal proprement dit, $5\frac{1}{8}$ milles, y compris les accès dragués, 10 milles. Pronfondeur de l'eau, 11 pieds à l'étiage, lac Ontario.

Le canal a été ouvert à la navigation le 21 avril et a été fermé le 8 décembre. Ce canal a été en fonctionnement pendant toute la saison sans aucun accident et sans interruption de trafic.

réfections et réparations.

Tous les ponts de ce canal (4) et les phares sur les piles d'accès ont reçu une couche de peinture.

On a posé le papier tenture et la peinture nécessaires à l'intérieur de la demeure du gardien du pont du chemin de fer Canadian-Northern.

On a construit un nouveau réservoir à la demeure du surintendant au pont du chemin de Smithfield.

On a construit une forge, 12 pieds par 12 pieds, en arrière du magasin et de l'atelier des menuisiers.

On a fait toutes les réparations nécessaires aux ponts, revêtements, berges et chemins; on a nettoyé et entretenu en bon état tous les fossés, coupé les herbes et les joncs et maintenu les berges en général libres de déchets.

Annexés au présent rapport se trouvent les relevés des amendes et des dommages perçus au cours de l'exercice et les tableaux indiquant le niveau maximum et l'étiage de la rivière pour chacun des canaux de la division.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. D. SARGENT,

Ingénieur-surintendant.

TABLEAU indiquant les amendes et dommages perçus au cours de l'année terminée le 31 mars 1915, pour les canaux Ontario-Saint-Laurent.

CANAL CORNWALL.

Ecluse.	Date.	Nom du navire.	Dommages.	Amendes.	Nom du propriétaire.	Observations.
			$ c.	$ c.		
15	19 mai	Steamer Avon	12 07		John Hannan	Payé 15 juin.
20	23 août	Steamer Simla		25 00	Montreal Transportation Co	" 12 sept.
G. Portes.	29 "	Steamer Keyvive	179 68		Keystone Transportation Co	" 4 nov.
19	26 oct	Steamer John Lambert	74 87		Great Lakes & St. Law. T. Co	" 20 nov.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Ecluse.	Date.	Nom du navire.	Dommages.	Amendes.	Nom du propriétaire.	Observations.
24	1er mai	Steamer Canobia	14 85	15 00	Wilson-Patterson Co	Payé 7 mai.
27	30 "	Steamer Keywest	18 33	10 00	Keystone Transportation Co	" 23 juil.
22	19 juil	Steamer Robert R. Rhodes	22 35	15 00	F. E. Hall & Co	" 27 août.

ARCHIVES de l'apogée et de l'étiage des eaux dans les canaux Ontario-Saint-Laurent, pour l'année terminée le 31 mars 1914.

CANAL CORNWALL.

Mois.	Canal Cornwall.				Canal Point Farran.				Canal Rapide Plat.				Canal des Galops.				Ecluse hydraulique.		Canal Murray.	
	Ecluse 15.		Ecluse 21.		Aval, Ecluse 22.		Amont, Ecluse 22.		Ecluse 23.		Ecluse 24.		Ecluse 25.		Ecluse 27.		Ecluse 28.			
	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.	Apogée.	Etiage.
1914.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
Avril	18·9	16·1	16·7	15·7	18·8	18·1	18·8	18·0	18·5	17·1	17·8	16·4	22·9	20·0	17·3	15·4	18·2	16·0	14·2	13·5
Mai	16·3	15·8	16·7	16·0	19·0	18·4	19·2	18·6	18·7	17·8	18·2	17·2	22·0	20·6	17·7	16·3	17·9	16·5	14·2	13·7
Juin	16·2	15·7	16·6	16·0	19·0	18·3	19·2	18·5	18·6	18·0	18·1	16·6	21·5	20·4	16·9	16·0	18·0	16·7	14·3	13·8
Juil.	16·1	15·6	16·4	15·9	18·8	18·4	19·0	18·0	18·5	17·6	17·8	16·6	21·2	20·4	16·8	16·2	17·8	17·2	14·2	13·9
Août	15·8	15·4	16·3	15·5	18·6	17·9	18·8	18·0	18·0	17·1	17·4	16·7	20·7	19·8	16·9	15·9	17·6	16·6	13·9	13·5
Septembre	15·6	15·0	16·2	15·4	18·4	17·6	18·6	17·8	17·8	16·9	17·4	16·2	20·8	19·5	16·3	15·6	17·1	15·6	13·7	13·0
Octobre	15·8	14·6	15·6	15·0	17·8	17·1	18·0	17·3	17·1	16·4	16·8	15·8	20·2	18·7	16·4	14·7	17·0	15·6	13·1	12·3
Novembre	15·1	14·4	15·8	14·8	17·8	16·8	18·0	17·0	17·6	15·2	17·2	15·2	20·4	18·3	17·3	14·5	17·2	14·9	12·8	12·0
Décembre	19·4	14·0	16·0	13·7	17·2	15·6	17·6	15·9	17·9	14·7	17·0	13·6	19·7	17·4	17·7	14·0	17·5	14·0	12·5	12·0
1915.																				
Janvier	20·9	16·5	15·1	14·0	17·2	16·3	17·4	15·9	16·9	15·2	15·5	14·7	18·6	17·8	15·0	14·1	15·4	14·2	12·5	12·0
Février	23·7	18·3	15·9	14·1	17·5	16·5	17·7	16·7	17·0	15·2	15·6	13·2	18·3	16·2	14·8	13·8	15·3	13·8	12·5	12·3
Mars	18·9	14·9	16·7	15·0	18·6	17·1	18·9	17·3	17·0	16·0	16·0	15·0	19·2	18·4	15·5	14·6	15·8	15·0	12·6	12·3

RAPPORT DE L'INGENIEUR-SURINTENDANT, CANAL SAINT-PIERRE.

CORNWALL, 1er avril 1915.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur le canal Saint-Pierre pour l'exercice clos le 31 mars 1915.

Le canal a été ouvert à la navigation le 29 avril et fermé le 26 décembre.

Le nombre total des vaisseaux de toutes catégories qui ont passé par le canal a été de 1,648, dont 1,138 enregistrés et 510 non enregistrés.

Les vaisseaux non enregistrés se composaient principalement de bateaux de pêches et d'autres petites embarcations d'un tonnage variant entre deux et dix tonnes.

Le 10 novembre, le steamer *Douglas H. Thomas* entrait dans l'écluse lorsqu'il a heurté et légèrement endommagé une des portes.

Les frais de réparations, s'élevant à $10.80, ont été payés par le propriétaire du vaisseau.

En juin, un plongeur a travaillé pendant plusieurs jours à l'enlèvement, à la réparation et au remplacement de galets de pied, au nettoyage du lit du canal et à la réparation générale des ventelles, etc.,

Le pont tournant surmontant le canal près de l'extrémité nord est une structure en bois que l'on utilise, je crois, depuis près de quarante ans. Ce pont est en très mauvais état et devra assurément être remplacé bientôt par un nouveau pont.

AMÉLIORATIONS.

Les travaux d'améliorations, tels que projetés, comprennent la construction d'une nouvelle écluse et d'un nouvel accès à l'extrémité atlantique du canal.

Ces travaux, dont l'entreprise a été adjugée à M. W. H. Weller, de St-Catharines, Ont., ont été commencés le 4 mai 1912 et ont été continués à chaque saison de 1912 et 1913. Pour la saison de 1914 on a repris les travaux le 8 juin et on a continué jusqu'au 19 décembre, date à laquelle on a cessé pour la saison.

A la suite de nouveaux forages exécutés en février 1914, pour déterminer plus exactement la surface de roc, on a constaté que la plus grande partie de l'écluse ne reposerait pas sur le roc ferme, comme on se proposait de le faire.

Pour cette raison, le ministère a cru devoir choisir un nouvel emplacement pour l'écluse et faire un changement radical dans l'emplacement de l'accès. Cette modification, cependant, sera une amélioration sensible à l'entrée Atlantique, au point de vue de l'exploitation. En conséquence, on a fait au contrat une convention supplémentaire portant sur ces changements, laquelle convention a été signée par l'entrepreneur le 17 juin 1914, la chose ayant été autorisée par un arrêté ministériel en date du 5 juin 1914.

Les changements ainsi arrêtés ont nécessité la fermeture du canal à la navigation pendant une année et, avec les circonstances nouvellement survenues, comme il est dit plus haut, les travaux ont été repris le 8 juin et l'entrepreneur a imméditement commencé les travaux préliminaires à l'évitement du canal.

A la déclaration de la guerre européenne le ministère a jugé à propos de tenir le canal ouvert à la navigation et le 11 août donnait des ordres à cet effet, ce qui mit fin à tous les travaux en cours pour l'évidement du canal.

On a continué cependant les excavations pour le bajoyer ouest de l'entrée et lorsque les travaux ont été suspendus pour la fermeture de la saison, on avait construit 400 pieds linéaires de ce mur, contenant 4,200 verges cubes de béton. L'excavation pour ce bajoyer, soit environ 36,000 verges cubes, s'est effectuée dans des conditions

désavantageuse faute d'espace pour le bon fonctionnement de l'outillage et à cause des nombreuses fuites du canal surgissant après que l'excavation eut atteint une profondeur considérable.

On a aussi perdu beaucoup de temps à se procurer le gravier voulu pour le béton en quantité suffisante, et l'on a abandonné les grèves des lacs, les unes après les autres, pour trouver enfin le gravier voulu dans la baie Saint-Pierre.

S'attendant à trouver une quantité suffisante du gravier voulu dans le lac Bras-d'or l'entrepreneur a érigé toute une installation pour la manutention du gravier et le malaxage du béton à l'entrée nord ou du lac du canal. Cette installation fonctionnait à souhait, mais comme le reste du gravier devait être pris dans la baie Saint-Pierre, on est à démonter cette installation et à la transporter à l'entrée Atlantique du canal.

Somme toute, dans les conditions existantes on a exécuté une part raisonnable des travaux.

D'ici à ce que le canal puisse être fermé à la navigation et mis à sec, les seuls travaux importants que l'on pourra faire seront le régalage du talus supérieur et de la berme sur le côté ouest du canal et le transport d'une quantité de remblai en arrière du mur de béton construit.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. D. SARGENT,

Ingénieur-surintendant, canaux Ontario-Saint-Laurent.

RAPPORT DE L'INGENIEUR SURINTENDANT, CANAL RIDEAU.

OTTAWA, 1er avril 1915.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le canal Rideau pour l'exercice terminé le 21 mars 1915.

La navigation s'est ouverte à Ottawa le 1er mai 1914.

La navigation s'est ouverte à Kingston-Mills le 1er mai 1914.

La saison s'est terminée à Ottawa le 30 novembre 1914.

La saison s'est terminée à Kingston-Mills le 17 novembre 1914.

La sécheresse inusitée de l'an dernier a eu pour résultat de faire descendre le niveau de l'eau au-dessous de la profondeur réglementaire nécessaire à la navigation vers le milieu d'octobre, ce qui a suspendu le trafic pendant les six ou sept dernières semaines de la saison.

L'approvisionnement d'eau pendant les époques de sécheresse est un problème qui va s'aggravant d'une année à l'autre, car la précipitation des deux dernières années a été moins abondante qu'à sa normale. J'espère donc que le ministère verra sous peu à la reconstruction de quelques-uns des anciens barrages de réservoirs désaffectés depuis plusieurs années, afin de retenir l'eau qui sert à alimenter le lac Rideau aux années de sécheresse.

Naturellement cela fera renaître un grand nombre de réclamations pour des terres submergées, mais si l'on veut continuer l'exploitation du canal, il me semble que cet état de choses doit être mis à l'étude.

Les crues du printemps ne sont pas encore commencées cette année; mais presque toute la neige est disparue et l'eau s'est échappée peu à peu sans déplacement des glaces, de sorte que, à en juger par les apparences du moment, il ne devrait pas y avoir d'inondation cette année.

Toutefois, je suis à me demander comment on pourra remplir le lac Rideau pour le 1er mai, car l'eau dans le moment est de quatre pieds plus bas que la hauteur requise au printemps et, comme je le dis plus haut, la neige est presque complètement disparue, et à moins de beaucoup de pluie ou de neige au cours du mois, il est difficile de voir d'où viendra assez d'eau pour remplir ce lac, le seul réservoir de Smith's-Falls à Ottawa. Naturellement, j'ai prévenu nos fonctionnaires à chaque point d'emmagasinage et leur ai recommandé d'installer des aiguilles de pertuis et d'économiser toute l'eau qu'il serait possible de retenir. Cependant la situation actuelle, venant à la suite des conditions de l'an dernier, est anormale et partout nous sommes en face de la même difficulté, celle d'un niveau excessivement bas, et en sus de cela, l'hiver dernier nous n'avons guère eu assez de neige pour atteindre les niveaux nécessaires au printemps. Néanmoins, j'espère que la situation, à ce point de vue, s'amendera bientôt.

Le nombre total des éclusages à toutes les stations du canal a été de 41,487, à opposer à 38,190 en 1913, soit une augmentation de 3,297; cependant cette augmentation s'est produite entre Ottawa et l'île Longue, ainsi qu'à la station d'éclusage de Poonamalie, et est due en grande partie au nombre toujours croissant de canots automobiles. A l'écluse de Poonamalie, notamment, le nombre des éclusages en 1914 a été de 6,861, soit une augmentation de 1,259 sur 1913. Sur tout le reste du canal le nombre des éclusages aux diverses stations a été à peu près le même que l'an dernier.

Les principaux travaux et réparations exécutés le long du canal au cours du dernier exercice ont été comme suit:—

Station d'éclusage d'Ottawa (8 écluses, 1 bassin).—On a assemblé une paire de vantaux que l'on a installés dans l'écluse n° 1. On a placé de nouvelles poutres mo-

biles sur les portes d'amont et on a installé quatre nouveaux encadrements de vannes. On a posé dans l'écluse n° 2 un nouveau heurtoir de busc d'amont recouvert de plaque d'acier. On a reconstruit environ 450 pieds linéaires de quai sur la rive nord du bassin, et on a fait des réparations à des parties du chemin qui entoure le bassin. On a construit un nouveau trottoir vis-à-vis des lots du quai sur la rue du Canal. On a fait des réparations aux plateaux des écluses que l'on a régalés de nouveau et gazonnés et l'on a construit de nouvelles assises en béton pour les treuils. On a posé un nouveau plancher en bois dur dans le chalet des éclusiers. On a fait diverses petites réparations aux vannes et aux machines de l'écluse.

On a construit l'hiver dernier un nouveau mur de soutènement, d'une longueur de 2,475 pieds, sur l'emplacement de l'ancienne jetée de pilotis qui va du pont Laurier jusqu'à la tête de la Deep-Cut, le long de la berge ouest du canal; et on a installé sur toute sa longueur, un solide garde-corps en fer le long de son couronnement.

Pont d'Ottawa-Est.—On a construit à neuf la travée tournante de ce pont et l'on y a mis des solives supplémentaires. Les travées de repos ont aussi été renforcées et l'on a fait des réparations aux piles d'appui des accès du pont.

Pont de l'avenue Bronson.—On a exhaussé, macadamisé et régalé le chemin connu sous le nom de Echo-Drive, du côté sud du canal entre la rue Bank et l'avenue Bronson, sur une distance d'environ 5,000 pieds. Le chemin qui traverse le barrage à partir de l'avenue Bronson jusqu'au pont de la compagnie du chemin de fer Pacifique-Canadien a aussi été recouvert de gravier et réparé. On a installé un garde-fou en tuyau de fer à l'extrémité nord du pont et on a fait de légères réparations à la demeure du gardien du pont.

Station d'éclusage de Hartwell (deux écluses).—On a exhaussé, macadamisé et régalé le chemin qui longe le canal à partir du pont tournant de la compagnie de chemin de fer Pacifique-Canadien jusqu'aux écluses, sur une distance d'environ 2,250 pieds. Le heurtoir du busc d'amont de l'écluse d'aval a été reconstruit en béton avec revêtement d'acier. On a installé deux nouveaux encadrements de vannes. On a fait de légères réparations au mur en pierre sèche en amont des écluses ainsi qu'à l'une des demeures des journaliers et à la station en général.

Station d'éclairage de Hogsback (deux écluses, un pont mobile).—On a construit une jetée-sommier de 160 pieds de longueur en aval des écluses. On a enlevé et reconstruit en pierre taillée le mur de tête de l'est, l'enclave des portes et la jetée d'enclave de l'écluse d'aval. On a construit, sur la cloison de l'est, une nouvelle grue roulante, avec une machine de levage pour les aiguilles de pertuis.

On a construit sur le bord de la tranchée en aval des écluses une longueur de mur en pierre sèche. On a placé de la glaise sur la digue et on a fait de légères réparations aux machines des vantaux d'aval, aux approches du pont mobile et à la station en général.

Station d'éclusage de Black-Rapids (une écluse).—On a renforcé avec de la pierre et de la terre la digue de retenue, ces matériaux ont été déposés à l'aide de notre drague, la *Tay*. On a construit sur le côté est de la rivière pour soutenir le mur de tête principal, lequel mur a été comblé de pierre. On a fait diverses légères réparations à la station en général.

Station d'éclusage de Long-Island (trois écluses, un pont).—On a enlevé les portes de têtes de l'écluse d'amont et on a monté de nouveaux vantaux que l'on a mis en place. On a assemblé deux nouvelles solives mobiles que l'on a placées sur les vantaux du milieu. On a également assemblé et mis en place deux nouveaux encadrements de vannes. On a démoli l'ancien chalet en pierre et on l'a remplacé par un nouveau chalet en bois. Les approches, de chaque côté du pont tournant, ont été reconstruites en pierre. On a mis du gravier en avant des dégorgeoirs aux écluses

ainsi qu'à la cloison de Manotick et on a fait de petites réparations à la station en général.

Pont de Manotick.—Le tablier, les solives et les garde-fous des trois travées fixes du pont ont été renouvelés.

Pont Wellington.—On a renouvelé le tablier, les solives et les garde-fous des cinq travées fixes du pont, et on a réparé la section d'amont de la pile d'appui du pont mobile.

Pont de Beckett's-Landing.—On a reconstruit les cinq assises d'amont de trois des piles en bois et l'on a posé un nouveau tablier sur la travée mobile.

Station d'éclusage des rapides de Burritt (une écluse, un pont).—On a reconstruit une partie de la digue de retenue et on a refait en ciment la pile qui se trouve sur la rive nord de la rivière. La drague *Tay* a déposé une quantité considérable de terre en face de la digue précitée. L'ancien abri en pierre de l'écluse a été démoli et on a érigé une nouvelle bâtisse en bois sur le même emplacement. On a levé une certaine partie du couronnement des murs de tête d'aval de l'écluse et on l'a reposée au bon endroit. Le heurtoir de busc d'aval a été jointoyé avec du ciment. Le remplissage à la pierre du grand caisson de tête en aval de la digue a été terminé à l'entreprise par M. Z. Percival. On a installé trois nouvelles poulies à chaîne. On a enlevé l'ancien trottoir en bois entre la maison du gardien du pont et le pont mobile et on l'a remplacé par un trottoir en granolithe. On a fait diverses petites réparations à la station en général.

Station d'éclusage de Nicholson (deux écluses, un pont).—On a installé un mur de noyau en béton sur la paroi de la digue de retenue en pierre pour en arrêter les fuites. On a pourvu les écluses de deux nouveaux encadrements de vannes. On a renouvelé le plancher du pont tournant. On a posé de la nouvelle clôture en fil de fer autour de la station et fait diverses autres légères réparations.

Station d'éclusage de Clowes (une écluse).—On a posé une nouvelle couverture au dégorgeoir, y compris un nouveau pont roulant et un appareil pour le levage des aiguilles de pertuis. On a fait diverses petites réparations à la station en général.

Station d'éclusage de Merrickville (trois écluses, deux bassins, deux ponts).—On a assemblé une paire de vantaux que l'on a installés à la tête de l'écluse d'amont. Le seuil en bois pour les aiguilles de pertuis du déversoir nord a été emporté il y a une couple de semaines, mais on l'a reposé avec du bois neuf boulonné au roc. On a démoli le mur de tête de l'écluse d'amont et on l'a reconstruit en béton et relié au nouveau barrage en béton que l'on est à construire à cet endroit.

La drague *Tay* a déposé une quantité de terre en face du barrage de glaise pour arrêter les fuites. On a renouvelé le tablier du pont Snye.

Le nouveau barrage en béton que l'on est à construire ici à l'entreprise adjugée à M. John O'Toole, d'Ottawa, est presque terminé; c'est une jolie structure qui conviendra admirablement au but que l'on s'était proposé en la construisant. Cette structure aurait été terminée beaucoup plus tôt n'eussent été les retards apportés par la compagnie d'énergie dans la construction de son usine génératrice et l'installation des turbines et générateurs, ce qui a retardé nos travaux, car les grues et les malaxeurs dont se servaient les entrepreneurs de l'usine génératrice occupaient un local qui nous a empêché de terminer nos travaux avant leur enlèvement. Toutefois je compte bien que nos travaux seront terminés pour la mi-avril ou la fin de mois au moins.

Station d'éclusage de Kilmarnock (une écluse, un pont).—On a fait diverses légères réparations peu importantes au mécanisme des vannes et à la station en général.

Station d'éclusage d'Edmonds (une écluse).—On a installé une nouvelle solive mobile sur les vantaux de l'écluse. On a assemblé de nouveaux appuis de treuils ainsi que cinq nouvelles aiguilles de pertuis pour le déversoir. On a fait l'acquisition d'un nouveau bec de travail pour la station.

Station d'éclusage de Old-Slys (une écluse, un pont).—On a mis du remblai de glaise sur le plateau de l'écluse d'amont sur le côté nord. Le barrage en pierre de retenue a été réparé et repiqué avec du ciment. On a construit en amont du déversoir, cinq nouveaux caissons de brise-glaces remplis de pierre. On a fait diverses légères réparations à la station en général.

Station d'éclusage combinée de Smith's-Falls, (trois écluses, un bassin, deux ponts).—On a démoli l'ancienne clôture en bois entre les terrains de l'abri de l'écluse et le parc et on y a construit une clôture en fil métallique. On a posé un nouveau tablier sur le pont mobile, et on a posé deux nouvelles poutres en U de 13½ livres, renforcées par des plaques d'un demi-pouce, pour supporter les machines de la plaque tournante, l'une des anciennes ayant été fendillées. On a posé de nouvelles solives et un plancher nouveau sur les deux travées fixes du pont en aval du bassin. On a posé du nouveau bardeau sur la toiture du magasin. Un mât a été érigé et l'on s'est procuré un nouvel Union Jack. On a construit, sur le côté sud, au pied des écluses, une nouvelle poutre mobile, de 150 pieds de longueur. On a encore déposé du remblai du côté sud du bassin et on a fait de légères réparations à la station en général.

Station d'éclusage détachée de Smith's-Falls (une écluse, un pont).—On a construit un petit mur en béton, d'une longueur de 80 pieds, sur le côté nord de la tranchée entre l'écluse et le pont tournant, pour soutenir le remblai que l'on dépose en arrière de ce mur. On a posé de nouvelles solives et un nouveau planchéiage sur le pont tournant. On a fait de petites réparations au tablier du pont stationnaire. On a fourni un nouveau mât et un nouvel Union Jack pour la station, et fait diverses réparations générales.

Station d'éclusage de Poonamalie (une écluse).—L'ancienne clôture en bois rond en aval du chalet a été démolie et remplacée par une clôture en fil métallique. On a creusé ici un puits d'une profondeur de 20 pieds que l'on a doublé d'une conduite de 24 pouces, ce qui fournit à la station et au public une excellente eau, chose qui manquait absolument jusque-là. On a construit une fondation en béton sous la maison des journaliers de l'écluse; les poteaux et les seuils en étaient vermoulus. On a repiqué une partie du mur en maçonnerie du côté de la tranchée d'amont, et on a nivelé et régalé la berge qui se trouve en arrière. On a construit environ 200 pieds de mur en pierre sèche sur le côté nord de la tranchée d'aval en aval de l'écluse, entre l'écluse elle-même et le quai. On a construit une nouvelle plate-forme à partir du déversoir nord jusqu'à la rive nord de la rivière, le long du sommet du barrage. La station a été pourvue d'un nouveau mât et d'un nouvel Union Jack.

Station d'éclusage de Beveridge (deux écluses, un pont).—On a renouvelé les planches du plancher du pont tournant. On a fait des réparations aux piles d'accès qui se trouvent dans le lac et que les glaces avaient déplacées. On a construit une nouvelle clôture autour de la station. On a fait des réparations aux vannes d'écluses où l'on a remplacé une aile brisée. On a également fait diverses réparations à la station en général. On a placé à l'accès d'aval un certain nombre de bouées en baril, de même que le long de la rivière entre cette station et la ville de Perth.

Bras de Perth (un bassin, quatre ponts).—On a continué l'an dernier les travaux d'améliorations au chenal, de Dawson à Perth. On a percé au foret et fait sauter à la dynamite les battures de rocs du chenal en avant de la drague Rideau qui suivait et enlevait le roc. Ces travaux seront terminés l'an prochain. On a terminé le nouveau trottoir du pont de la rue Drummond, mais la ville a fait un bien pauvre raccor-

dement entre son trottoir en béton et notre pont, ce trottoir étant sensiblement hors d'alignement. On a construit environ quarante pieds de mur près du pont de la rue Drummond. On a fait le repiquage des piles en maçonnerie de tous les quatre ponts. On a fait les réparations ordinaires aux berges et aux sentiers de touage, et on a planchéié à neuf les ponts de la rue Drummond et de la rue Bockwith. On a construit environ 800 pieds de clôtures et on a peinturé les deux magasins.

Pont de la traverse Oliver.—On a renouvelé le tablier, les solives et les garde-fous de ce grand pont.

Station d'éclusage de The Narrows (une écluse, un pont).—On a déposé du gravier sur le chemin qui traverse le barrage, fait diverses petites réparations à la station en général. On a fourni un nouveau mât et un Union Jack à la station.

Station d'éclusage de Newboro (une écluse, un pont).—On a installé de nouvelles aiguilles de pertuis pour la tranchée et fait diverses légères réparations à la station en général. On a fourni un nouveau mât et un Union Jack à la station.

Station d'éclusage de Chaffey (une eccluse, un pont).—On a mis l'écluse à sec l'hiver dernier et on a fait d'importantes réparations à la maçonnerie du sas, ainsi qu'aux deux heurtoirs de buscs d'amont et d'aval. On a fourni un nouveau mât et un Union Jack à la station, où l'on a fait également diverses petites réparations.

Station d'éclusage de Davis (une écluse).—L'hiver dernier on a fait d'importantes améliorations à la maçonnerie de l'écluse, cette dernière ayant été mise à sec dans ce but. Tout le radier du sas de l'écluse a été nettoyé et recouvert de béton. On a réparé le heurtoir du busc d'aval que l'on a couvert à neuf de béton et boulonné au roc. A l'extrémité d'amont de l'écluse, on a démoli les deux murs de tête, les enclaves des vantaux, les jetées et les regards et on les a reconstruits avec de la pierre extraite et taillée l'été dernier par nos propres hommes à notre carrière de Westport. On a fourni à la station un nouveau mât et un nouvel Union Jack. On a mis en place deux encadrements de vannes et on a assemblé de nouvelles aiguilles de pertuis pour les murs de tête d'amont de l'écluse. On a fait diverses petites réparations à la station en général.

Station d'éclusage de Janes's-Falls (quatre écluses, un bassin, deux ponts).—On a fait l'hiver dernier d'importantes améliorations à la maçonnerie des écluses. Les deux murs de tête d'amont, les enclaves, les piles de vantaux, les regards et le heurtoir du busc d'amont de l'écluse combinée d'amont ont été démolis et reconstruits en pierre taillée. On a réparé le busc d'amont de l'écluse détachée en amont du bassin. On a fait de légères réparations à la maçonnerie des écluses d'aval et du milieu. On a assemblé et mis en place trois paires de vantaux, et on a aussi installé deux encadrements de vannes. On a déposé de la glaise et du gravier sur le grand barrage. On a fourni un nouveau mât et un nouvel Union Jack à la station. On a fait des petites réparations au barrage Morton et à la station en général.

Pont de la pointe Brass.—La travée mobile a été frappée et endommagée l'été dernier par le steamer *Waffle* avant qu'on l'eût ouverte. Immédiatement à la suite de l'accident on répara les dommages temporairement et au cours de l'hiver on la répara définitivement. Le coût de toutes ces réparations précitées a été payé au ministère par les propriétaires du steamer, entièrement responsables de cet accident.

Station d'éclusage de Brewer's-Upper-Mills (deux écluses, un bassin, un pont).—On a assemblé et mis en place une nouvelle paire de vantaux dans l'écluse d'aval. On a construit, sur le plateau d'aval, un nouveau magasin, de 20 pieds par 28 pieds. On a construit, sous l'une des demeures des journaliers, de nouvelles fondations en béton. On a fourni à la station un noûveau mât et un Union Jack. On a fait de petites réparations au chalet et à la station en général.

Station d'éclusage de Brewer (usine d'aval) (une écluse, un pont).—Le planchéiage du pont tournant a été renouvelé. Dans le chalet on a muni la cuisine d'un nouveau plancher en bois dur. La station a été munie d'un mât de pavillon et d'un Union Jack; on y a fait également plusieurs petites réparations.

Station d'éclusage de Kingston Mills (quatre écluses, un bassin, deux ponts).—Le mur circulaire en béton, sur le côté sud du bassin, qui était en voie de construction lors de mon dernier rapport, a été parachevé. Une nouvelle paire de vannes a été installée, et nous avons armé deux autres portes. L'intérieur du chalet a été réparé à l'entreprise par MM. Kish et Caverly, de Cataraqui, Ont. Quatre cent cinquante verges cubes de roches ont été déposées sur les remblais; et l'on a réparé la route en aval du barrage. La station a été munie d'un nouveau mât de pavillon et d'un Union Jack. Des petites réparations ont été faites à la maçonnerie dans l'écluse d'amont, ainsi qu'aux vannes et à la station en général.

Barrage-réservoir du lac Bob.—Aucune réparation n'a été faite à ce barrage au cours de l'année dernière.

Barrage-réservoir du lac du Loup.—Aucune réparation n'a été faite ici l'an dernier. Depuis l'envoi de mon dernier rapport, je suis heureux de le dire, le département a acheté, de M. Derbyshire, la digue de moulin, en aval de la nôtre; de sorte qu'aujourd'hui nous pouvons régulariser tout le débit des eaux du lac du Loup.

Observations générales.—Les réparations coutumières au printemps, qui consistent à recouvrir de ciment la maçonnerie de l'écluse et du pont, et à peinturer les vannes, les ponts, les clôtures, etc., ont été faites, comme d'habitude, par nos propres journaliers, lorsqu'ils sont venus pour la saison, au commencement d'avril.

Ce sont nos hommes également qui ont pris dans la carrière de Westport les lourdes roches qui nous servent pour la réparation des écluses; à cette carrière nous avons aussi taillé de la pierre pour la construction au cours de l'hiver. Elle a été transportée du quai de Westport à ses différents endroits de destination, en partie par nos propres remorqueurs et chalands, et en partie par des barques que nous avons louées à cette fin.

Les matériaux requis pour l'année, tels que le ciment, le bois, la peinture, l'huile, etc., ont été achetés pour nous par le préposé aux achats du département, après quoi nous en avons fait la livraison nous-mêmes au moyen de nos remorqueurs et de nos allèges.

Nous avons fait l'acquisition d'un nouveau convertisseur Wettlauffer, monté sur charpente d'acier et muni de moteur et de bouilloire; le travail de cet appareil nous donne une très grande satisfaction.

Etablissement de dragage.—La drague *Rideau* a continué le travail de la saison passée, à enlever les obstacles de terre et de roc dans le bras *Tay* de ce canal; elle a accompli beaucoup de travail dans sa saison. Elle a passé l'hiver dans l'écluse d'amont à Smith's-Falls, où l'on a fait des réparations au mât, à la grue et à la planche-cric; sa coque vieillit et sera reconstruite l'année prochaine.

Le remorqueur *Loretta* a fait le même service que l'année dernière, à surveiller les bouées dans le chenal, à remorquer les chalands, à transporter du bois, de la pierre, du ciment, etc.; il a fait aussi du travail d'inspection. Il a passé l'hiver dans le bassin d'Ottawa; on est actuellement à l'appareiller pour la prochaine saison.

La drague *Tay* a été employée durant cette saison au travail pour lequel elle fut spécialement construite, i. e.: arrêter l'infiltration des digues-réservoirs aux différentes stations d'éclusage. Elle a fait cet ouvrage aux digues de Hogsback, Black-Rapids, Long-Island, Burritt's-rapids et Merrickville; les résultats ont été très satisfaisants. Elle a passé l'hiver dans le bassin d'Ottawa avec ses chalands; on est actuellement à l'appareiller pour la saison.

Le remorqueur *Agnes,* durant la dernière saison, a servi d'auxiliaire à la drague *Tay,* à remorquer les allèges, et aussi, parfois, à remorquer des chalands chargés de provisions. Il a passé l'hiver à Ottawa; on est actuellement à l'appareiller pour la saison. Notre établissement de dragage qui compte deux remorqueurs, deux dragues, deux allèges à bascule latérale, cinq chalands et un autoyacht à gasoline, est en bonne condition, à l'exception de la coque de la drague *Rideau,* qui, comme nous l'avons dit plus haut, doit être reconstruite l'hiver prochain.

Un accident navrant a eu lieu le matin du 7 septembre dernier lorsque Wm Kelly, un des matelots du remorqueur *Loretta,* glissa d'un radeau de bois que le bateau remorquait et, incapable de nager, fut noyé avant qu'on pût lui porter secours. L'on n'a recouvré le cadavre que le lendemain bien que sept barques se mirent à le repêcher dès qu'elle furent munies de grapins.

Suit un tableau du plus haut et du plus bas niveau de l'eau sur les heurtoirs des buscs d'aval des écluses n°s 1 et 47, aux stations d'éclusage d'Ottawa et de Kingston-Mills, respectivement:—

Ottawa, écluse n° 1.						Kingston Mills, écluse n° 47.					
Maximum.			Minimum.			Maximum.			Minimum.		
	pds	pcs		pds	pcs		pds	pcs		pds	pcs
30 avril	14	0	17 avril	9	5	25-30 avril	8	8	1er avril	8	1
11-12 mai	15	7	31 mai	11	11	18-22 mai	9	2	2 mai	8	8
1er juin	11	9	18 juin	9	11	24-30 juin	9	1	1-23 juin	9	0
1-2 juil	10	9	31 juil	7	8	1-4 juil	9	1	31 juil	8	7
1er août	7	7	31 août	5	8	1-10 août	8	7	27-31 août	8	3
1er septembre	5	9	27-29 septembre	5	2	1-5 septembre	8	3	25-28 septembre	8	0
22-23 octobre	5	6	11-12 octobre	4	7	1er octobre	8	1	24-28 octobre	7	9
24 novembre	6	11	1er novembre	5	2	1-8 novembre	7	10	29-30 novembre	7	6
16 décembre	7	6	30-31 décembre	6	6	1-3 décembre	7	6	27-28 décembre	7	0
18 janvier	7	4	6 janvier	6	5	1-8 janvier	7	1	27-31 janvier	6	8
26-27 février	7	10	1er février	6	7	27-28 février	7	2	1-4 février	6	8
27 mars	8	6	15-16 mars	6	5	31 mars	7	7	1-4 mars	7	2

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. T. PHILLIPS, M. Soc. Can. I. C.

Ingénieur-surintendant.

RAPPORT DE L'INGENIEUR-SURINTENDANT, CANAL DE LA TRENT.

PETERBOROUGH, le 14 juin 1915.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 31 mars 1915, touchant les travaux de construction, imputables sur le "Capital", canal de la Trent.

RÉGION DES LACS ONTARIO ET RIZ.

Cette région s'étend depuis Trenton, sur le lac Ontario jusqu'au lac Riz, une distance de 56½ milles, dont nous avons donné une description détaillée dans nos rapports antérieurs.

Aux fins de la construction cette région a été séparée en sept districts chacun, le territoire d'un contrat; la valeur approximative de ces contrats, tels que revisés jusqu'à ce jour, est d'environ $5,100,000, dont il a été dépensé pour les travaux accomplis et pour les matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1915, la somme de $4,640,118.47, soit à peu près 92 pour 100 de la valeur approximative des sept entreprises, basées sur leurs taux respectifs.

Cette région compte dix-huit écluses, quatorze digues et dix-neuf ponts. Les écluses sont toutes parachevées; elles attendent les vannes. Ces dernières ont été posées dans les six premières écluses en amont de Trenton. Les digues sont totalement terminées, à l'exception de cinq portes dans le fond de la digue 10, Campbellford, laquelle, très probablement, ne sera pas achevée avant que ne soit construit le pont élevé que doit placer le Grand-Tronc immédiatement en amont de la digue.

La région compte dix-neuf ponts, dont un traverse le barrage 10. Ils sont tous construits et ouverts à la circulation, à l'exception de deux. La sous-structure du pont de Gilmour-Siding, en aval de l'écluse n° 1, n'est que partiellement terminée; et l'on n'a pas encore commencé la construction du pont élevé du Grand-Tronc à Campbellford.

District n° 1.—Les entrepreneurs pour ce district, MM. Larkin et Sangster ont entièrement terminé, en décembre 1913, les travaux inclus dans leur contrat; en février 1915 fut envoyée au département une estimation finale du contrat, au montant de $1,106,833.45.

District n° 2.—Ce district s'étend depuis Glen-Miller jusqu'à Frankford, et les entrepreneurs, MM. Dennon et Rogers, ont terminé les travaux, à l'exception de quelque 20,000 verges cubes d'excavation sous l'eau, qu'ils devraient achever au commencement de l'automne.

District n° 3.—Ce district s'étend depuis Frankford jusqu'à un point 3 milles à l'ouest de Glen-Ross. L'entreprise fut donnée à la *Canadian General Development Company, Limited,* qui, le 9 février 1914 en assigna l'exécution à *Fred. A. Robertson & Co.* Ce dernier, au printemps de 1914, a construit une petite flotille de dragage à Glen-Ross afin de terminer l'excavation dans ce district.

Durant l'année les entrepreneurs ont enlevé 6,770 verges cubes de terre, 4,104 verges cubes de roc non solide, 5,620 verges cubes de roc solide. Puisqu'il reste à enlever quelque 86,000 verges cubes de terre et 9,000 verges cubes de roc, le parachèvement de ces travaux prendra de nombreuses années, à moins que les entrepreneurs n'adoptent des dragues beaucoup plus massives, car leur machine actuelle est bien trop légère pour servir à l'excavation dans ce district.

District n° 4.—Ce district s'étend depuis le débarcadère d'Adam, 3 milles à l'ouest de Glen-Ross, jusqu'à Campbellford. Les entrepreneurs, MM. Haney, Quinlan et Robertson, ont pratiquement fini les travaux dans ce district, excepté le dragage de la baie Bradley.

Tous les écluses, barrages et ponts entre la baie Bradley et Campbellford sont parachevés, excepté le fond de quelques vannes dans le barrage n° 10, qui ne seront terminées qu'après la construction du pont élevé du chemin de fer Grand-Tronc.

Jusqu'ici l'on n'a rien fait pour la construction du pont élevé qui fera traverser la rivière par le chemin de fer Grand-Tronc. Le contrat stipule l'installation d'une travée de bascule dans le pont actuel, mais puisque la compagnie du chemin de fer s'est opposée à ce plan, il a été décidé d'élever le pont et la voie de chaque côté du pont, ce qui donnera, pour la navigation, un espace clair de 29 pieds entre le niveau normal de l'eau et l'extrémité inférieure de la structure en acier.

Il reste à enlever, dans la baie Bradley, quelque 190,000 verges cubes. Puisque les vannes sont maintenant posées dans les écluses entre Trenton et Frankford, les entrepreneurs projettent de faire venir des dragues cet été pour expéditer ce travail.

District n° 5.—Ce district s'étend depuis Campbellford jusqu'à la baie du Corbeau. Les entrepreneurs, MM. Brown et Aylmer, ont pratiquement terminé les travaux l'an dernier, à l'exception d'un peu de dragage dans le chenal de la rivière en aval de l'écluse 13, qu'ils ne pouvaient faire jusqu'à ce que nous eussions élevé l'eau à la hauteur du niveau de la navigation normale dans le bief de Campbellford, ce que nous avons fait ce printemps, le 24 mars, alors que les entrepreneurs ont immédiatement commencé à draguer le restant de l'excavation qu'ils espèrent terminer entièrement le mois prochain.

District n° 6.—Ce district s'étend depuis la baie du Corbeau jusqu'au pont des chutes Heeley. Les entrepreneurs, MM. Hany, Quinlan et Robertson, ont pratiquement terminé les travaux, à l'exception de quelque 28,000 verges de dragage, dont la majeure partie est dans l'entrée d'aval de l'écluse 15. Ils ne peuvent exécuter ce travail avant que les dragues ne puissent remonter la rivière. Aucun bateau ou navire de fort tonnage ne peut passer Campbellford avant que le pont élevé du Grand-Tronc ne soit construit.

L'usine hydro-électrique de l'*Eastern Power Company* aux chutes Heeley a été fermée depuis l'automne dernier; la raison donnée est que cette usine n'est pas requise pour porter la petite charge que fournit la compagnie actuellement sur son réseau.

District n° 7.—Ce district s'étend depuis les chutes Heeley jusqu'au lac Riz. Les entrepreneurs, *MM. Randolph Macdonald Co., Ltd.*, auront complètement terminé les travaux inclus dans leur contrat, vers la fin de juillet cette année.

PONTS.

Pont de grande route, à bascule, Campbellford.—La superstructure du pont a été fabriquée et érigée par la *Hamilton Bridge Works Co., Ltd.*, et fut parachevée le 21 mars 1913. La *Canadian General Electric Company* a fait l'installation électrique du pont, ils l'ont terminée en juillet 1914.

Pont de chemin de fer, à bascule, Campbellford.—Ce pont sert à fournir un passage, par-dessus le canal à Campbellford, pour la voie d'évitement des *Northumberland Paper Mills*. La superstructure fut fabriquée et érigée par la *Hamilton Bridge Works Co., Ltd.*, qui l'a terminée en mai 1914. L'outillage électrique pour le fonctionnement du pont a été fabriquée et érigée par la *Canadian General Electric Company*, qui a fini ce travail à la fin de mai 1914.

Ponts pour le district de la Severn.—En mai 1915 une entreprise fut donnée à la *Hamilton Bridge Works Co., Ltd.,* pour la fabrication et l'érection de ponts de grande route, tournants, au-dessus de l'écluse de Port-Severn et à la traverse de Muskoka près Washago. Ces ponts seront fabriqués et construits cet été.

VENTELLES POUR ÉCLUSES.

La Dominion Bridge Co., Ltd., a terminé son entreprise pour les ventelles "Wagon" requises pour le district des lacs Ontario et Riz et pour l'écluse de Rosedale en juillet 1914. Une estimation finale du coût des travaux, au montant de $105,490, fut envoyée au département le 27 juillet 1914.

Le 1er juin 1915 on a fait un contrat avec la *Dominion Bridge Company* pour la fabrication et l'érection des vantelles "Wagon" et cylindriques requises pour les écluses du district de la Severn et pour la nouvelle écluse qui sera construite à Bobcaygeon.

MACHINES À ACTIONNER LES PORTES D'ÉCLUSES.

Le 21 mai on a fait un contrat avec la *Wm. Hamilton Company* pour la fabrication et l'érection des machines pour le fonctionnement des portes d'écluses, les accessoires d'ancrage et les tourillons nécessaires pour les portes des écluses du district de la Severn, et de l'écluse de Bobcaygeon.

VANNES D'ÉCLUSES.

Le 8 août 1913 on a fait un contrat avec MM. *Roger Miller and Sons, Ltd.,* pour la fabrication et l'érection des vannes pour les écluses du district des lacs Ontario et Riz.

Ce contrat stipule la construction et l'installation, dans les écluses, de trente-deux paires de vannes, ainsi que la construction et l'emmagasinement de huit paires de vannes supplémentaires. La valeur totale du travail terminé et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1915 se chiffre à $230,277.93.

Toutes les vannes ont été construites et livrées, et celles des six premières écluses en amont de Frankford ont été posées, peinturées et finies; celles des écluses entre Glen-Ross et les chutes Heeley reposent aujourd'hui dans l'entrée d'amont de l'écluse n° 6 à Frankford, prêtes à remonter la rivière et à être posées dans leurs écluses respectives aussitôt que le dragage des obstacles dans la rivière entre Frankford et Glen-Ross le permettra. On a l'intention de poser les vannes dans les écluses 7 à 12, inclusivement, aussitôt qu'on pourra les transporter sur les lieux; mais les portes pour les écluses 13 à 17, inclusivement, ne pourront être mises en position avant que ne soit construit le pont élevé du chemin de fer Grand-Tronc, à Campbellford, car actuellement le pont est trop bas pour laisser passer la barque qui transporte ces vannes.

Les vannes d'aval de l'écluse n° 1 ont été installées le 14 août 1914; et les vannes d'aval de l'écluse n° 6 le 1er septembre, et les vannes d'amont le 9 novembre, trois jours après que l'eau eut rempli le canal entre l'écluse et le barrage 6.

Les portes supplémentaires sont toutes parachevées et déposées dans une offre qu'on leur avait préparé l'été dernier, en amont du barrage n° 2 à Trenton.

GRUE SERVANT À PLACER LES VANNES D'ÉCLUSES.

Le 2 septembre on a fait un contrat avec *MM. Beatty and Sons, Ltd.,* pour la fabrication et l'érection d'une grue en acier sur ponton pour placer les vannes dans le district des lacs Ontario et Riz.

Cette machine fut décrite dans notre rapport de l'an dernier. Elle a été parachevée, au prix de $25,580, et fut livrée à Trenton le 19 juillet 1914. Son fonctionnement a répondu à notre atente: le temps requis pour le posage d'un vantail, depuis le moment

où on le sort de l'eau jusqu'au moment où on le met en position, varie depuis 20 minutes pour un vantail d'amont jusqu'à 40 minutes pour un vantail d'aval.

BARRAGE DES CHUTES FÉNÉLON.

Le 12 juin 1913 un contrat fut passé avec MM. McPhee et Kehoe pour la construction d'un nouveau barrage en béton pour remplacer l'ancien barrage en bois, aux chutes Fénélon. Les travaux furent terminés, d'une manière satisfaisante, en septembre 1914, et l'estimation finale, au montant de $35,095.68, fut envoyée au département le 28 octobre 1914.

BOBCAYGEON.

A l'automne de 1913 on a terminé l'arpentage fait aux fins de préparer des plans et devis pour la construction d'une nouvelle écluse, à cet endroit, de mêmes dimensions que les écluses du district des lacs Ontario et Riz. Des soumissions pour ces travaux furent reçues par le département le 17 août 1914, mais à cause de la guerre européenne l'exécution de ce projet a été indéfiniment retardée.

RÉGION DE LA SEVERN.

Le rapport de l'an dernier contenait une description de cette région. Aux fins de construction elle a été partagée en quatre districts, dont trois sont déjà le territoire d'un contrat; les devis et plans pour le district n° 1 seront terminés au cours de ce mois.

District de Port-Severn.—Ce district comprend la construction à Port-Severn d'une écluse d'un soulèvement de 14½ pieds, et longue de 100 pieds entre les chardonnets, et 25 pieds de large, avec 6 pieds d'eau aux heurtoirs du busc; la principale digue de réglage à l'embouchure de la rivière Severn, ainsi que plusieurs barrages moindres dans le voisinage immédiat de Port-Severn, et l'excavation nécessaire aux entrées d'amont et d'aval de l'écluse pour fournir un chenal de 6 pieds au niveau normal.

On a passé un contrat, pour ces travaux, avec la *York Construction Co., Ltd.,* le 24 septembre 1913. La valeur totale des travaux accomplis et des matériaux livrés jusqu'au 31 mars 1915, se chiffrait à $104,615.65, soit 72 pour 100 de la valeur totale des travaux.

L'on s'attend à ce que l'écluse de Port-Severn soit livrée au cours du mois prochain, et que tous les travaux compris dans ce contrat soient entièrement terminés au commencement de l'automne.

Section n° 2.—Cette section s'étend depuis l'extrémité supérieure de la section 1 à Grande-Chute, jusqu'à un endroit environ un demi-mille en amont des rapides Macdonald, une distance d'environ 11½ milles. Les travaux comprennent une digue sur le chenal Pretty, au nord de Grande-Chute; un barrage d'environ 70 pieds de hauteur, avec une écluse de 47 pieds, et une chambre de force aux rapides Swift; et la reconstruction du pont du chemin de fer *Canadian Northern* aux rapides Ragged, ainsi qu'une quantité d'excavation de roc de granit.

Un contrat pour ces travaux a été passé avec la *Inland Construction Co., Ltd.,* le 23 avril 1914. La valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés le 31 mars 1915, se chiffrait à $228,119.84, ou 32 pour 100 de la valeur totale du contrat. Les principaux travaux exécutés jusqu'à date consistent en excavation, qui est presque toute terminée pour les fondations des constructions aux rapides Swift. Les travaux en béton de la fondation du barrage des rapides Swift ont aussi été faits, ainsi que ceux d'une partie des caissons de l'entrée d'amont de l'écluse. On s'attend à ce que la plus grande partie des structures aux rapides Swift soit faite cet été.

Section n° 3.—Cette section s'étend depuis l'extrémité supérieure de la section 2 jusque dans l'eau profonde du lac Couchiching, une distance d'environ 15¼ milles.

Le contrat comprend une écluse de 20 pieds, deux ponts tournants de chemins publics, un pont tournant de chemin de fer, et plusieurs petits barrages à la tête de la rivière aux environs de Wabago, ainsi qu'une grande quantité d'excavation de terre et de roc.

Un contrat pour l'exécution de ces travaux a été passé avec la *Randolph Macdonald Company* le 4 août 1914. La valeur totale des travaux exécutés et des matériaux livrés le 31 mars 1915, se chiffrait à $37,212, ou ·04 pour 100 de la valeur totale des travaux.

Depuis le commencement des travaux au printemps, les entrepreneurs ont beaucoup augmenté leur matériel d'excavation, et l'on s'attend maintenant à ce qu'une grande quantité de matières seront enlevées pendant cette saison. Les ponts tournants de la route de Muskoka et du chemin de fer *Canadian Northern* seront construits cet été, et l'on s'attend aussi à ce que les fondations de l'écluse du lac Couchiching soient placées cet automne.

JAUGEAGE.

Dans le rapport annuel de l'an dernier, on a donné une courte description du bassin de la rivière Trent, ainsi que les résultats du jaugeage des rivières Trent et Corbeau sur des déversoirs à sommet aigu construits aux chutes Heeley, sur la rivière Trent en novembre 1911, et à l'embouchure de la rivière au Corbeau en octobre 1910.

Ci-joints sont des tableaux indiquant le débit sur les déversoirs pour l'année 1914. Il y a aussi un tableau indiquant le débit conjoint sur les déversoirs des chutes Heeley et de la rivière au Corbeau, ce qui constitue le débit de la rivière Trent à Campbellford.

Ci-joint aussi un tableau indiqnant le débit mensuel réel total en pieds cubes, d'après les mesurages aux déversoirs, et le débit déduit en pieds cubes par seconde à chacun des trois endroits nommés.

Pour l'année 1914, la précipitation à Peterborough était de 24.18 pouces, ou égale à 1.78 pieds cubes par seconde par mille carré.

Le bassin des chutes Heeley, qui a une superficie de 3,705 milles carrés donne une précipitation totale pour l'année de 3,705 x 1.78 ou 6,595 pieds.

Le bassin de la rivière au Corbeau, qui a une superficie de 620 milles carrés, donne une précipitation totale pour l'année de 620 x 1.78, ou 1,104 pieds cubes par seconde.

Ces deux résultats donnent un total de 7,699 pieds cubes par seconde.

Suivant les chiffres donnés dans ce rapport pour l'année 1914, la proportion du ruissellement à la précipitation pour le bassin des chutes Heeley, est égale à 28.4 pour 100, et pour le bassin de la rivière au Corbeau, à 33.2 pour 100, et pour le débit devant Campbellford, à 29.1 pour 100.

La moyenne de précipitation à Peterborough dans les quinze dernières années est d'environ 31.4 pour 100. On voit donc que la précipitation en 1914 est au-dessous de la moyenne.

MESURAGE DES LACS.

On a fait très peu de travail l'an dernier dans l'arpentage hydrographique commencé il y a plusieurs années, de la chaîne des lacs qui composent le bassin de la rivière Trent. Le travail de campagne jusqu'à date a été complètement défini, et l'on a commencé la préparation des plans. Quand les plans seront préparés, ainsi que les devis de la division Severn, et quand on aura terminé plusieurs sections de la division Ontario-lac-au-Riz, les services de plusieurs membres du personnel des ingé-

nieurs pourront être obtenus pour ce travail, et nous avons l'intention de pousser plus énergiquement le mesurage des lacs.

Cinq photographies des travaux de la section 2, division de Severn, sont attachées à ce rapport.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEX. J. GRANT,

Ingénieur-surintendant.

DÉBIT quotidien de la rivière Trent aux chutes Heeley, pour 1914. Débit par seconde.

Jour.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
1	2,225	2,122	1,852	5,890	1,853	2,959	1,438	1,029	1,318	1,143	1,105	1,117
2	2,062	2,032	1,894	6,306	1,990	2,673	1,324	906	1,162	1,129	1,094	1,117
3	2,062	2,096	2,018	6,504	2,179	2,652	1,027	1,143	1,019	1,128	1,403	1,117
4	1,879	2,133	1,919	6,504	2,078	2,473	1,206	1,329	1,296	1,336	1,027	1,098
5	2,039	1,982	1,873	6,496	1,965	2,408	1,501	650	1,151	1,670	1,444	1,045
6	2,001	1,959	1,655	6,397	1,937	2,169	1,440	720	940	1,365	1,786	973
7	2,081	1,767	1,666	5,896	1,877	2,176	1,379	755	1,270	1,410	1,101	1,171
8	2,081	2,354	1,478	5,740	2,120	2,332	1,484	952	1,325	1,222	1,097	1,446
9	2,001	2,278	1,639	5,613	2,139	2,201	1,399	579	1,274	1,202	1,155	484
10	2,081	1,719	1,871	5,491	2,303	2,036	1,294	954	978	1,051	979	639
11	1,720	1,691	1,917	5,552	2,208	1,967	1,265	751	960	871	1,139	954
12	1,811	2,390	1,959	5,454	2,208	1,998	1,470	859	986	696	1,028	804
13	1,925	2,385	1,894	5,398	2,303	2,053	1,382	967	1,581	1,596	1,114	771
14	1,967	2,381	2,001	4,282	2,512	1,906	1,767	726	1,534	1,275	1,195	1,059
15	2,526	2,253	2,089	3,733	2,538	1,942	1,807	1,121	1,490	1,115	1,165	1,211
16	3,331	2,280	2,276	3,866	2,611	1,683	1,229	842	1,155	775	1,270	999
17	2,932	2,230	2,323	3,418	2,584	1,516	1,245	1,142	1,155	1,158	1,539	1,071
18	2,460	2,639	2,369	3,345	2,611	1,390	1,391	1,123	1,152	1,133	1,478	1,098
19	2,460	2,010	2,567	4,652	2,611	1,398	1,456	1,095	1,112	1,351	1,098	904
20	2,460	2,074	2,764	4,511	2,611	1,326	1,452	1,086	960	1,140	1,045	904
21	2,419	2,051	2,813	4,110	2,656	1,257	1,380	989	1,291	1,130	1,026	1,033
22	2,327	2,132	2,627	4,357	2,755	1,229	1,294	688	1,600	1,054	1,098	1,059
23	2,468	2,095	2,514	2,946	2,782	1,314	1,281	1,063	1,530	1,496	1,136	1,048
24	2,419	2,421	2,460	2,960	2,776	1,232	1,257	1,180	1,296	1,322	1,919	1,035
25	2,441	2,329	2,454	2,285	2,681	1,278	1,227	990	1,221	1,173	1,459	904
26	2,308	2,329	2,528	2,498	3,178	1,224	939	1,213	1,213	1,479	1,440	1,045
27	2,139	2,003	2,813	2,653	3,228	1,235	1,187	956	1,253	1,293	1,246	1,011
28	2,116	1,879	3,311	2,522	3,125	1,064	1,263	996	1,292	1,224	1,189	1,063
29	2,115	......	4,197	2,209	3,026	1,185	1,594	1,053	1,718	1,224	1,098	984
30	2,198	......	4,710	1,453	2,973	1,199	901	594	1,583	1,145	1,045	973
31	2,024	......	5,093	......	2,979	......	1,105	1,399	......	1,234	......	1,273
	69,078	60,014	75,534	133,041	77,397	53,475	41,394	29,850	37,815	37,541	36,918	31,410
Moyenne	2,228	2,143	2,437	4,435	2,497	1,782	1,335	963	1,260	1,211	1,231	1,013
Maximum	3,331	2,639	5,093	6,504	3,228	2,959	1,807	1,399	1,718	1,670	1,786	1,446
Minimum	1,720	1,691	1,478	1,453	1,877	1,064	901	579	960	696	979	484

DÉBIT quotidien de la rivière au Corbeau, en 1914.

Débit en pieds cubes par seconde.

Jour.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
1	242	288	288	1,402	1,588	536	206	155	160	117	99	86
2	217	280	288	1,575	1,563	520	235	155	160	113	99	93
3	223	280	280	1,740	1,524	486	268	150	165	113	99	93
4	235	281	280	1,740	1,501	453	248	150	171	109	99	99
5	242	280	275	1,728	1,464	413	235	150	171	106	102	99
6	248	280	261	1,715	1,464	382	217	155	171	106	102	96
7	248	302	255	1,715	1,464	396	206	155	171	106	99	93
8	255	316	248	1,626	1,464	405	206	155	171	106	96	93
9	255	338	242	1,525	1,297	421	199	150	171	106	89	96
10	255	352	242	1,428	1,158	429	193	150	165	106	86	102
11	260	352	242	1,331	1,024	437	193	150	165	102	89	106
12	275	360	242	1,215	889	453	176	150	160	99	96	106
13	288	367	242	1,114	857	461	160	165	155	99	99	106
14	294	367	242	1,015	836	469	146	171	150	99	99	106
15	316	344	235	909	808	477	155	171	144	99	96	106
16	338	316	235	982	817	486	165	171	140	99	93	102
17	360	294	229	1,067	826	477	182	171	144	99	93	102
18	383	302	229	1,158	836	461	176	171	144	99	93	99
19	405	309	242	1,181	846	453	171	165	150	96	93	99
20	429	309	255	1,193	777	390	165	165	144	96	93	99
21	453	302	268	1,215	690	345	160	160	135	93	93	99
22	453	294	261	1,226	617	294	165	155	131	93	93	99
23	453	294	255	1,272	554	254	165	155	131	89	93	99
24	421	294	248	1,308	563	229	171	150	131	89	93	96
25	405	294	242	1,355	581	211	171	150	131	89	93	96
26	383	294	288	1,367	595	188	165	150	131	93	89	93
27	367	294	330	1,391	607	171	160	155	126	93	86	93
28	344	294	383	1,403	595	171	155	155	122	96	86	96
29	323	......	589	1,476	589	176	155	155	122	96	86	99
30	294	......	836	1,537	573	176	155	160	117	99	86	99
31	294	......	1,102	......	554	......	155	160	......	99	......	99
	9,959	8,677	9,864	40,909	29,521	11,220	5,679	4,880	4,449	3,104	2,812	3,049
Moyenne	321	310	318	1,364	952	374	183	157	148	100	94	98
Maximum	453	367	1,102	1,740	1,588	536	268	171	171	117	102	106
Minimum	217	280	229	909	554	171	146	150	117	89	86	86

DÉBIT quotidien de la rivière Trent à Campbellford, en 1914.

Débit en pieds cubes par seconde.

Jour.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.
1	2,467	2,410	2,140	7,292	3,441	3,495	1,644	1,184	1,478	1,260	1,204	1,203
2	2,279	2,312	2,182	7,881	3,553	3,193	1,559	1,061	1,322	1,242	1,193	1,210
3	2,285	2,376	2,298	8,244	3,703	3,138	1,305	1,293	1,184	1,241	1,502	1,210
4	2,114	2,414	2,199	8,244	3,579	2,926	1,454	1,479	1,467	1,445	1,126	1,197
5	2,281	2,262	2,148	8,224	3,429	2,821	1,736	800	1,322	1,776	1,546	1,144
6	2,249	2,239	1,916	8,112	3,401	2,551	1,657	875	1,111	1,471	1,888	1,069
7	2,329	2,069	1,921	7,611	3,341	2,572	1,585	910	1,441	1,516	1,200	1,264
8	2,336	2,670	1,726	7,366	3,584	2,737	1,690	1,107	1,496	1,328	1,193	1,539
9	2,256	2,616	1,881	7,138	3,436	2,622	1,598	729	1,445	1,308	1,244	580
10	2,336	2,071	2,113	6,919	3,461	2,465	1,487	1,104	1,143	1,157	1,065	741
11	1,981	2,043	2,159	6,883	3,232	2,404	1,458	901	1,125	973	1,228	1,060
12	2,086	2,750	2,201	6,669	3,097	2,451	1,646	1,009	1,146	795	1,124	910
13	2,213	2,752	2,136	6,512	3,160	2,514	1,542	1,132	1,736	1,695	1,213	877
14	2,261	2,748	2,243	5,297	3,348	2,375	1,913	897	1,684	1,374	1,294	1,165
15	2,842	2,597	2,324	4,642	3,346	2,419	1,962	1,292	1,634	1,214	1,261	1,317
16	3,669	2,596	2,511	4,848	3,428	2,169	1,394	1,013	1,295	874	1,363	1,101
17	3,292	2,524	2,552	4,485	3,410	1,993	1,427	1,313	1,299	1,257	1,632	1,173
18	2,843	2,941	2,598	4,503	3,447	1,851	1,567	1,294	1,296	1,232	1,571	1,197
19	2,865	2,319	2,809	5,833	3,457	1,851	1,627	1,260	1,262	1,447	1,191	1,003
20	2,889	2,383	3,019	5,704	3,388	1,716	1,617	1,251	1,104	1,236	1,138	1,003
21	2,872	2,353	3,081	5,325	3,346	1,602	1,540	1,149	1,426	1,223	1,119	1,132
22	2,780	2,426	2,888	5,583	3,372	1,523	1,459	843	1,731	1,147	1,191	1,158
23	2,921	2,389	2,769	4,218	3,336	1,568	1,446	1,218	1,661	1,586	1,229	1,147
24	2,840	2,715	2,708	4,268	3,339	1,461	1,428	1,330	1,427	1,411	2,012	1,131
25	2,846	2,623	2,696	3,640	3,262	1,489	1,398	1,140	1,352	1,262	1,552	1,000
26	2,691	2,623	2,816	3,865	3,773	1,412	1,104	1,363	1,344	1,572	1,529	1,138
27	2,506	2,297	3,143	4,044	3,835	1,406	1,347	1,111	1,379	1,386	1,332	1,104
28	2,460	2,173	3,694	3,925	3,720	1,235	1,418	1,151	1,414	1,320	1,275	1,159
29	2,438	......	4,786	3,685	3,615	1,361	1,749	1,208	1,840	1,320	1,184	1,083
30	2,492	......	5,546	2,990	3,546	1,375	1,056	754	1,700	1,244	1,131	1,072
31	2,318	......	6,195	......	3,523	.....	1,260	1,559	.....	1,333	.....	,372
Total	79,037	68,691	85,398	173,950	106,918	64,695	47,073	34,730	42,264	40,645	39,730	34,589
Moyenne	2,549	2,453	2,755	5,799	3,449	2,156	1,518	1,120	1,408	1,311	1,325	1,451 —1110
Maximum	3,669	2,941	6,195	8,244	3,835	3,495	1,962	1,559	1,840	1,776	2,012	1—— ,539
Minimum	1,981	2,043	1,726	2,990	3,097	1,235	1,056	729	1,104	795	1,065	——

DÉBIT quotidien de la rivière au Corbeau et de la rivière Trent aux chutes Heeley à Campbellford, en 1914.

Mois.	Rivière au Corbeau.	Chutes Heeley.	A Campbellford.	Considérations.
	Millions de pieds cubes.	Millions de pieds cubes.	Millions de pieds cubes.	
Janvier	859·77	5,967·47	6,827·24	
Février	748·23	5,172·42	5,920·65	
Mars	851·73	6,527·26	7,378·99	
Avril	3,535·50	11,495·50	15,031·00	
Mai	2,549·84	6,687·97	9,237·81	
Juin	969·41	4,618·95	5,588·36	
Juillet	490·15	3,575·66	4,065·81	
Août	420·51	2,579·30	2,999·81	
Septembre	383·62	3,265·92	3,649·54	
Octobre	267·84	3,243·54	3,511·38	
Novembre	243·65	3,190·75	3,434·40	
Décembre	262·48	2,713·22	2,975·70	
Totaux	11,582·73	59,037·96	70,620·69	Millions de pieds cubes.
Taux moyen du débit pour l'année	367·29	1,872·07	2,239·36	Pieds cubes par seconde.

Ces chiffres ont été obtenus au moyen du déversoir.

RAPPORT DU SURINTENDANT DU CANAL DE LA TRENT.

PETERBOROUGH, le 4 juin 1915.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel au sujet de l'entretien et de l'exploitation du canal de la Trent pour l'exercice terminé le 31 mars 1915.

L'étendue de la section ouverte à la navigation est la même que l'année dernière, soit de 160 milles, du pont de la Trent à Washago, en plus d'autres chenaux qui sont maintenus, faisant environ 90 milles.

OUVERTURE ET FERMETURE DE LA NAVIGATION.

	Ouverture.	Fermeture.
Hastings au Lac-au-Riz	7 avril	28 novembre.
Lac-au-Riz à Peterborough	25 "	5 décembre.
Peterborough à Lakefield	13 mai	19 novembre.
Ecluse d'ascension dePeterborough	13 "	7 "
Lakefield à Bobcaygeon	29 avril	19 "
Bobcaygeon à Rosedale	12 mai	19 "
Ecluse d'ascension de Kirkfield	11 "	29 octobre.
Kirkfield au lac Simcoe	11 "	10 novembre.
Lac Simcoe à Orillia	1 "	17 "
Rivière Scugog et écluse de Lindsay	15 avril	18 "

Les travaux suivants ont été exécutés dans les diverses divisions du canal durant l'année:—

DES CHUTES HEELEY À BOBCAYGEON.

RÉPARATIONS.

Ecluse d'ascension de Peterborough.—Les appareils d'arrêt qui retardent automatiquement la baisse des chambres dans les douze derniers pieds de leur voyage, n'avaient pas servi depuis quelques années, parce qu'elles ne fonctionnaient pas bien. Ces appareils ont été améliorés et fonctionnent maintenant avec satisfaction.

A cause des herbes flottantes qui bloquaient les treillis des canivaux, les pompes ne pouvaient maintenir automatiquement l'accumulateur. On a installé sur la tour est, en pleine vue de l'opérateur, un appareil indiquant la position du piston dans l'accumulateur.

L'intérieur de la chambre ouest a été complètement nettoyé et repeint. On s'est servi de neuf sortes différentes de peinture pour déterminer laquelle supporterait le mieux cette épreuve extraordinaire.

Ecluses et vannes.—Des pierres de façade dans le mur d'écluse à la pointe Young, qui s'étaient dérangées, et dépassaient la façade du mur, ont été remises en place, remplies et jointoyées. Une grande quantité de gravier a été retirée de la chambre de l'écluse.

Pour assécher cette partie du prisme du canal à Lakefield servant de cale sèche, on a taillé un canal d'écoulement au fond du prisme et à travers le mur de soutènement au-dessus de l'écluse.

On a construit des fosses en béton aux écluses n°s 2 et 5, et réparé celles de Burleigh.

On a enlevé un certain nombre de roches à l'entrée d'amont de l'écluse de Buckhorn.

Les vannes des écluses n°s 2, 3, 4 et 5 ont été repeintes.

Les vigies à l'écluse n° 6 et à l'écluse d'ascension de Peterborough ont été peinturées.

Estacades, régalages et barrages, eaux navigables.—Deux des barrages nord à Lovesick ont été reconstruits, et le pont du troisième a été réparé.

Le pont du barrage à l'écluse n° 7 a été renouvelé, et des réparations ont été faites au contrefort est.

Les aiguilles à pertuis ont été réparées, et d'autres petites réparations ont été faites aux barrages des écluses n°s 1, 2, 3, 4 et 5, et de Nassau. On a placé de nouvelles aiguilles à pertuis et les caissons des barrages ont été remplis de roc où c'était nécessaire.

Des estacades conductrices ont été placées au-dessus des caissons de l'entrée d'amont de l'écluse n° 2. Les autres estacades ont été maintenues en bon état.

Un examen d'un plongeur a révélé le fait que les fondations du barrage sur la rivière Otonabee se minent lentement.

Caissons d'entrée.—Les caissons d'entrée du canal en amont des écluses de Burleigh ont été reconstruits, et le caisson en amont de l'écluse de Lovesick a été reboisé. Le caisson brise-glace en amont du canal à Buckhorn a été reconstruit.

Rives.—Un déplacement sur la face du haut talus est à l'écluse d'ascension de Peterborough a été réparé en plaçant des canaux de drainage de pierre, en pente, pour recueillir l'infiltration, et en terrassant, en remplissant, et en gazonnant. D'autres canaux de drainage en pierre ont été placés sur les bermes, aux endroits conduisant aux tuyaux de drainage, pour conduire l'infiltration à la pente la moins élevée.

Une quantité de pierre a été placée sur le talus formant l'approche du pont du creek Perry, Burleigh.

Les murs à pierres perdues et de blocaille à différents endroits ont été réparés.

Une batture de sable qui s'était formée dans le prisme du canal en aval de l'écluse d'ascension de Peterborough, a été enlevée.

Ponts.—Le pont du chemin public à Burleigh a été planchéié de nouveau, et d'autres réparations ont été faites aux poteaux de la tour. Des planches de surface de deux pouces ont été placées sur les ponts de chemins publics à la rivière Trent et à l'écluse n° 7, Peterborough. De petites réparations ont été faites à la rue Maria, Peterborough, à Norwood, à Warsaw, à Nassau, à Lakefield et à Bridgenorth.

On a repeint les ponts d'acier aux endroits suivants: Bensfort, Wallace-Point, n° 7, rue Maria, Norwood, Warsaw, Nassau, Wakefield, Young's-Point, et Bridgenorth.

Porte de garde de Nassau.—Quand l'eau dans le bassin en amont de Nassau a été retirée le matin du 7 décembre, les pentures de la porte de garde à cet endroit ont été brisées. Pour faire les réparations, il a été nécessaire d'enlever toute l'eau du bassin en amont de Nassau, et de fermer l'usine génératrice C.G.E. du 21 au 27. On a placé sur la porte de nouvelles pentures et des plaques de rideau amovibles, et l'armature du capot a été remplacée. La poutre de fond, en chêne de 52 pieds par 12 pouces par 12 pouces, était brisée, mais on ne l'a pas réparée.

La vigie au pont de la Trent a été transportée sur une propriété du gouvernement, élevée et peinturée.

AMÉLIORATIONS (REVENU).

Dragage.—Les obstructions à la navigation, comme les roches et les battures aux entrées d'aval des écluses nos 5, 3 et 2, ont été enlevées.

On est à rectifier un bout tortueux du chenal aux détroits d'Henderson, entre Lakefield et Young's-Point.

Estacades, glissoirs et barrages—Eaux des réervoirs.—Le talus sud du barrage du lac Bouteille a été reconstruit, et le pont a été réparé.

On a fait un nouveau pont au barrage du lac Missassauga, et d'autres petites réparations. On a placé une quantité de gravier en amont du barrage.

On a fait de grandes réparations à la glissoir de Scott's-Mills, ainsi qu'au barrage à cet endroit.

Les réparations nécessaires ont été faites aux barrages de la rivière Squaw, n°s 1 et 2.

DE BOBCAYGEON AU LAC BALSAM.

RÉPARATIONS.

Ecluses et vannes.—Pour remédier à une défectuosité à l'écluse de Bobcaygeon, on a placé deux valves auxiliaires aux vannes d'amont, pour permettre le fonctionnement de l'écluse. Cette écluse est dans un tel état qu'il est prudent de tenter de faire d'autres réparations.

Les murs de la chambre inférieure de l'écluse aux chutes Fénélon ont été jointoyés entre les niveaux d'eau haute et d'eau basse. Le seuil d'aval de cette écluse a été réparé par un plongeur.

Ponts.—Le vieux pont tournant en bois à l'entrée d'aval de l'écluse de Lindsay, qui a manqué le 28 mai 1914, a été temporairement réparé, planchéié, et supporté par des poutres de bois. On construira bientôt pour remplacer ce pont une travée tournante en acier.

Le pont à bascule de la rue Wellington, Lindsay, a été planchéié avec du chêne de deux pouces.

Le pont Op, à Lindsay, a été réparé, planchéié, et on a construit une vigie.

AMÉLIORATIONS (REVENU).

Dragage.—Le bassin de virage au quai de la ville, juste en aval de l'écluse de Lindsay, a été creusé, miné et dragué à une profondeur égale à celle des seuils de l'écluse. Une pointe de rocher qui sortait dans le chenal dans la rivière Scugog, près de la fabrique de boîtes, et qui avait été creusée et minée en 1913, a été enlevée par la drague.

On a enlevé en partie une batture dans le lac Cameron, près de l'entrée d'aval du canal à Rosedale. On a enlevé soixante-dix pieds de l'extrémité sud de cette batture, ce qui redresse considérablement l'approche du canal à Rosedale.

Forage et minage.—Le vaisseau de forage a été employé pendant le mois d'août à creuser et miner à l'entrée d'amont du canal à Bobcaygeon. Ce travail, bien que limité à l'étendue dans le contour de 6 pieds, a été fait en prévision d'excavation à une profondeur de 9 pieds, et fera partie de l'entrée d'amont du canal projeté à cet endroit.

Estacades, glissoirs et barrages—Eaux des réservoirs.—Le budget de 1914-1915 comprend un crédit pour la reconstruction des barrages aux lacs Hall, Crab et Percy.

Barrage du lac Hall.—Ce barrage est un de ceux que ce ministère s'est engagé de maintenir tout le temps, en vertu d'un ordre de l'exécutif, en date du 16 février 1906. Comme ce barrage était en ruines, on l'a démoli, et on en a construit un en béton. Les travaux ont été commencés le 22 août, et terminés le 19 novembre. La glissoir de bois en aval du barrage a aussi été réparée et améliorée.

Le barrage du lac Crab, qui était aussi en ruines, a été démoli et reconstruit en bois coupé sur le terrain. Les travaux ont été commencés le 20 novembre et terminés le 23 février.

Le barrage du lac Percy n'a pas été reconstruit.

De grandes réparations ont été faites aux barrages suivants: Norland, Elliotts, lac Grace, et lac Farquhar.

On a fait de petites réparations aux suivants: Kushog, Workmans, lac Hawk sur la rivière Gull, lac du Petit-Ours, lac Stormey, et lac du Diable sur la rivière Brûlée.

DU LAC BALSAM AU LAC SIMCOE.

RÉPARATIONS.

Ecluse d'ascension de Kirkfield.—La chambre des machines située dans la jetée centrale de l'écluse qui avait été laissée exposée à tous les temps depuis la construction de l'écluse, a été mise à l'abri au moyen de cloisons de planches et vitrées.

Afin de prévenir le ruissellement de l'eau à travers les tranchées de roc formant les bajoyers des niveaux inférieurs de l'écluse, on a construit des tuiles de drain en béton de chaque côté de l'écluse pour conduire cette eau jusqu'aux murs dans le voisinage des presses hydrauliques.

Barrages.—On a mis de nouveau du gravier au barrage du chemin de Victoria.

Jetées d'accès.—On a déposé de la pierre sur les pentes des jetées d'accès au lac Simcoe.

Ponts.—On a renouvelé le bois des ponts aux endroits suivants: chemin Portage (Kanes), écluse n° 5 et chemin Lake Shore. On a fait le plancher supérieur avec du madrier de deux pouces au pont qui traverse la rivière Grass, à l'est de Kirkfield.

On a peinturé les ponts suivants: chemin Victoria, haut niveau (chemin Portage) Balsover, chemin Boundary, chemin Portage (Kanes), écluse n° 5, et chemin Lake Shore.

Porte de garde du lac Balsam.—On a construit un barrage traversant le canal près du lac Balsam, et le canal a été mis à sec à partir de cet endroit jusqu'à Kirkfield, afin de pouvoir faire les réparations nécessaires à l'écluse du lac Balsam. On a réparé les pentures de ces portes qui étaient brisées et on en a posé de nouvelles. On a aussi placé de nouvelles ventelles dans la porte de l'écluse et à la porte on a ajouté des ailes et des treuils. La porte a été aussi munie de plaques à rideau amovible.

Pendant que le canal était à sec, on a placé immédiatement à l'est de la porte de garde des culées d'avant en aiguilles de pertuis, munies de seuils et d'ouvertures pour faciliter dans l'avenir le videment du canal.

Les obstacles qui reposaient au fond du canal près du pont à haut niveau sur le chemin Portage ont été enlevés.

Une certaine étendue de mur de revêtement a été construit le long des parties exposées du chemin de la 4ième concession à travers les terrains inondés.

On a construit de la clôture sur une petite distance de chemin exhaussé dans cette partie du terrain d'inondation à Fry's Mill et on a peinturé toutes les approches des ponts.

AMÉLIORATIONS (REVENU).

Construction d'abris en bois.—Des hangars en bois ont été construits pour les maisons des éclusiers, aux écluses nos 2, 3 et 4.

Nettoyage des terrains d'inondation.—On a engagé deux équipes pendant les mois de janvier et février pour enlever le bois des terrains d'inondation près du pont à haut niveau du chemin Portage et près du 4e pont.

DIVISION DE LA RIVIÈRE HOLLAND.

Les approches du pont de Queensville ont été réparées et le bois du pont a été renouvelé.

TRAVAUX GENERAUX.

Garde-corps.—Nous avons placé sur tous les ponts de notre ligne des garde-corps afin de protéger le trafic contre les dangers de ponts sans garde-corps, excepté les ponts à Lake Shore du lac Simcoe, et au chemin Thorah-Eldon Boundary. On va en construire à ces ponts immédiatement.

Bâtiments.—On a fait les réparations nécessaires aux maisons des éclusiers, aux chalets d'écluses et aux autres bâtiments.

Aide à la navigation.—On a peinturé les phares et les bouées qui ne cessent pas d'être, comme de coutume, sous notre surveillance. Nous avons placé de nouvelles bouées dans la rivière Otonabee en aval de Peterborough.

Nous avons fait d'autres travaux là où la chose était nécessaire tels que le nettoyage des fossés, la réparation des clôtures, le fauchage du foin et des mauvaises herbes.

Outillage flottant.—Les réparations ordinaires ont été faites pour maintenir l'installation en bon état. On a reconstruit deux allèges-plates-formes, nous avons fait des réparations considérables à la coque du remorqueur *J. B. McColl.* On a construit un nouveau drôme en acier pour la drague Fénélon. Les matériaux pour la construction de deux allèges-bascules d'une capacité de 120 verges cubes sont rendues sur les lieux.

Le ruisellement de la région de la Trent a été bien inférieur à la moyenne pendant les saisons d'été et d'automne de l'année 1914, et bien que le débit de la rivière Otonabee n'ait pas dépassé 1,100 pieds-seconde, du mois d'août au mois de décembre,

la profondeur moyenne pour la navigation est tombée à environ 4 pieds le 10 novembre. Afin de maintenir la navigation ouverte le plus longtemps possible il faudait tenir le débit de la rivière Otonabee au minimum après le flottage des billes.

Ci-joint un état indiquant les sommes reçues pour amendes et dommages pendant l'année.

J'ai l'honneur de me dire, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. L. KILLALY.
Surintendant.

Endroit.	Date.	Nom du navire.	Dommages.	Amendes.	Nom du propriétaire.	Remarques.
			$ c.	$ c.		
Gannon's Narrows....	24 juin.....	*Stoney Lake*.....	7 50		Stoney Lake Nav. Co................	Payé 27 juil.
Ecluse n° 5 Peterboro	26 oct......	*Handy Boy*......	....	5 00	Claude H. Rogers...	" 3 nov.
" "	17 sept....	*Ajax*............	....	5 00	J. E. A. Fitzgerald .	" 21 "

ETAT indiquant les données relatives au niveau des canaux entre lacs, canal Trent.

Lac—	Rice.	Little Peterboro	Katchiwano.	Stoney.	Lovesick.	Deer Bay.	Buckhorn, etc.	Sturgeon.	Cameron.	Balsam.	Balsover Reach.	Scugog.
Jauge d'amont—	Hastings.	N° 7.	Lakefield.	Youngs Point.	Burleigh.	Lovesick.	Buckhorn.	Bobcaygeon.	Fenelon Falls.	Rosedale.	Lock 1.	Lindsay.
	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
Maximum enregistré, 1908	10·8	8·9	9·6	10·9	6·5	9·6	9·3	8·6	7·10	9·4	9·2	
" " 1909	10·6	8·3	9·4	10·10	6·11	9·3	9·5	8·1	7·9	9·6	9·4	
" " 1910	10·3	8·1	8·3	9·8	6·6	8·9	8·10	7·11	7·10	9·4	9·1	Données incertaines.
" " 1911	10·3	8·2	8·1	8·10	6·5	8·0	9·1	7·5	8·3	9·7	9·4	
" " 1912	10·11	9·1	10·2	11·5	9·9	9·9	9·11	8·5	7·11	10·0	10·1	
" " 1913	10·9	9·9	10·0	11·7	6·9	9·3	9·6	9·0	8·7	9·11	9·4	
" " 1914	9·11	7·11	7·6	9·3	7·11	7·6	7·10	8·0	7·1	9·2	9·8	10·0
Ne devant pas excéder à la période des crues	9·8	8·0	8·0	10·3	6·7	8·4	9·2	8·0	7·7	9·5	9·1	10·3
Crête des portes et des planches	10·6	9·6	8·10	9·11 11·1	7·4	7·6 8·4	8·0	7·5	7·7	9·5	9·6½	
Crête du déversoir	9·5	....	....	....	....	....	8·0	....	6·0	8·4	8·11	9·10
Niveau d'été désirable	9·5	7·9	6·3	8·0	6·4	7·0	7·0	7·0	6·3	8·4	9·0	9·10
Nécessaire pour navires d'un tirant de 6 pieds (propriétaire de vaisseaux)	9·0	7·9	6·3	4·10	6·4	6·8	6·8	6·9	6·0	8·3	8·9	9·10

RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHARGE, CANAL POUR LES NAVIRES WELLAND.

STE-CATHARINES, 30 juin, 1915.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur le travail fait au chenal des navires, canal Welland.

Pour la description complète des travaux projetés, il faudra référer au rapport annuel de l'année 1913-1914.

Les travaux actuellement en marche consistent dans les sections nos 1, 2, 3, 4a et 5; le contrat des autres sections n'ayant pas été adjugé pendant l'année.

Depuis la date de mon dernier rapport, les travaux n'ont pas cessé sur les sections données à l'entreprise, à l'exception d'un arrêt de six semaines pendant les mois de janvier et février, à cause de la température, alors que les entrepreneurs ont suspendu tout travail; mais ils ont profité de ce répit avec avantage pour faire une inspection de leur installation.

Section n° 1.

Cette section dont l'entreprise a été confiée à la *Dominion Dredge Company, Ltd.*, et qui consiste principalement dans la construction du nouveau havre à l'entrée du canal du lac Ontario, lequel exige le dragage d'une étendue d'un mille et demi dans le lac et des jetées d'une étendue considérable; un mille et demi d'excavation à sec, et la construction de l'écluse n° 1, avec ses déversoirs et ses jetées d'accès, est en bonne voie et on constate un progrès très sensible accompli pendant l'année dans les divers travaux compris dans cette entreprise.

Le dragage du port pour la saison de 1914, s'est continué jusqu'au 25 décembre, date à laquelle les travaux cessèrent pour l'hiver.

Les dragues à godets Dominion et Fundy ont fonctionné constamment pendant toute la saison. Cependant la drague Delver qui était remorquée à Port-Dalhousie, pour être mise à l'abri pendant une tempête en juin, a chaviré en dehors du port de Port-Dalhousie et elle n'a pu servir le reste de la saison.

La drague Fundy commença à fonctionner le 20 avril 1915 creusant le fond du havre et faisant les excavations pour les assises des caissons à l'entrée extérieure, et la drague Delver, qui avait été mise à flot et réparée durant l'automne et l'hiver, a repris ses travaux le 6 mai. On n'a pas utilisé la drague Dominion cette saison-ci à cause du peu de satisfaction qu'elle a donné en 1914, mais elle a été outillée et fait partie de l'outillage flottant qui est utilisé pour placer les caissons en béton armé dans le havre.

La *C. S. Boone Dredging Company,* les sous-entrepreneurs pour cette partie de dragage entre les stations 59 et 75, installèrent une drague et une drague à forage vers la fin de mai.

Tout le dragage qui s'est fait jusqu'à présent est pratiquement tout compris entre les stations 48 et 75. Toutes excavations faites jusqu'au 30 juin 1915, classe n° 2, (terre) représentant 525,000 verges cubes qui ont été retirées du havre et déposées pour faire le remblai immergé suivant les lignes des chevalets des côtés est et ouest du chenal d'entrée, desquels chevalets le matériel sec provenant des sections 1, 2 et 3, est déversé pour former les remblais du havre.

Les remblais du havre ont maintenant atteint des proportions assez considérables, l'extrémité extérieure du remblai de l'ouest s'étend environ 1 mille à l'intérieur du

lac et varie d'une profondeur de 500 pieds à la ligne riveraine, à 30 pieds à l'autre extrémité. Le remblai du côté est n'est pas beaucoup moins avancé que celui de l'ouest, et dans les deux remblais il est rentré jusqu'à cette date, environ 3,500,000 verges cube de matériaux, soit environ la moitié de toute la quantité qu'il soit possible d'obtenir. Les entrepreneurs de la section n° 2 étaient chargés du remblai du côté ouest, et ceux de la section n° 1 du remblai du côté est; mais comme l'excavation à sec dans cette dernière est à présent terminée, nous sommes à construire une ligne de traverse à partir du chemin de fer temporaire pour atteindre le côté est du havre sur le rivage du lac afin de permettre aux entrepreneurs des sections n°s 2 et 3, d'avoir accès au remblai du côté est.

Les entrepreneurs de la section n° 1, sont obligés d'après leur contrat de construire deux lignes de chevalets, dont l'une du côté est du remblai, et l'autre du côté ouest, pour permettre le transport des matériaux extraits en différents endroits au moyen de wagonnets qui sont déchargés au fur et à mesure en vue de construire les remblais des deux côtés respectivement. Ces chevalets consiste en arcades de pilotis recourbés placés à tous les 15 pieds, chaque arcade comprenant quatre pilotis. Jusqu'à ce que l'eau atteigne une profondeur de 10 à 12 pieds les pieux sont directement enfoncés dans le fond du lac après quoi ils sont recouverts et réunis par des jambes de force. Les longrines supérieures sont ensuite posées dessus de manière à avoir une élévation d'environ 10 pieds au-dessus de l'eau, et l'entrepreneur qui doit se servir de ces chevalets pose lui-même une voie ferrée temporaire sur ces longrines et commence la construction de son remblai. La terre est accumulée jusqu'au niveau de la surface inférieure des traverses alors qu'on se sert d'un " étendeur " au moyen duquel le remblai est graduellement élargi sur une distance d'environ 15 pieds de chaque côté des chevalets. La voie ferrée est ensuite déplacée des chevalets pour être posée sur un des côtés du remblai, et aussi après avoir constamment amassé de la terre, après l'avoir étendue et changé l'emplacement de la voie, on arrive à élargir le remblai dans les proportions exigées. Aussitôt que la voie a été déplacée des chevalets, l'entrepreneurs de la section n°1 enlève les longrines de cette partie des ponts à chevalets pour s'en servir sur une autre qui a été construite plus avant dans le lac, le restant de la charpente demeure compris dans le remblai. A une profondeur dépassant 10 ou 12 pieds on construit un remblai immergé au fond du lac le long des chevalets, en y vidant les nombreuses allèges qui servent au transport des matériaux extraits au cours du creusage du havre, et ayant soin de vider chaque charge aussi près que possible de la charge précédente. De cette manière on construit un remblai immergé jusqu'à 9 ou 10 pieds de la surface de l'eau, et dans ce remblai les pieux qui forment les arcades sont enfoncés de manière à pénétrer de 2 à 3 pieds le fond du lac. L'existence d'un remblai immergé rend beaucoup plus solide la construction des estacades en eau profonde.

Cette manière de construire les remblais dans le lac a donné partout une très grande satisfaction, et bien qu'il y ait eu certaines occasions où la terre après avoir été accumulée jusqu'au niveau de la voie, a été emportée entraînant avec elle une partie des estacades, ces accidents n'ont pas eu de suites très sérieuses; et bien que, sans doute, nous pouvons nous attendre à de nouveaux embarras en arrivant à l'extrémité extérieure du remblai, je suis convaincu que tout le projet réussira parfaitement bien. Le remblai construit jusqu'à présent s'est maintenu de façon superbe, et il y a eu bien peu de perte causée par l'action des eaux.

L'outillage devant servir dans cette section pour les excavations à sec, à savoir, un excavateur à drague, et deux pelles à vapeur avec leurs accessoires de locomotives, wagons plate-formes, etc., ayant terminé tout le travail d'excavation à sec qu'il soit possible de faire dans la section, a été mis de côté, ou loué à d'autres entrepreneurs le long du canal. Nous avons laissé au sud du chemin Lake Shore un peu de terre qui devra servir plus tard pour remblayer l'arrière des murs; et une lisière de terre le long du côté est du fossé de l'écluse a été laissée pour recevoir le creek Ten-Mile pendant la construction de l'écluse. On a fait avec le matériel extrait un barrage

épais pour empêcher l'eau du lac de pénétrer dans le fossé de l'écluse. Ce barrage au nord de l'écluse sera enlevé par la drague quand le temps sera venu de laisser l'eau pénétrer dans le fossé de l'écluse. Bien que ce fossé soit maintenant à plus de 30 pieds en bas du niveau du lac voisin, et d'une étendue assez considérable, il y a bien peu d'eau qui y vienne, et une petite pompe qui ne fonctionne que par périodes le tient parfaitement sec. Nous éprouvons beaucoup de satisfaction de pouvoir dire que la surface du roc et la nature des matériaux trouvés sous le lit du roc dans le fossé sont exactement tels que décrits après les forages aussi que dans le tracé des plans figurant au contrat.

On a fait assez de progrès dans la construction des caissons pour les jetées d'entrée et le bassin de radoub, mais à cause du niveau extraordinairement bas de l'eau du lac Ontario pendant cette saison-ci il y a eu des retards pour sortir les caissons du havre du Port-Dalhousie où ils sont construits; et les entrepreneurs ont été obligés de creuser le havre avec la drague afin d'obtenir un tirant d'eau assez considérable pour permettre le remorquage des caissons.

Le premier des caissons a été terminé l'automne dernier, et remorqué jusqu'à Port-Weller, mais le creusage à l'entrée, dans ce temps-là, ne donnait pas une profondeur suffisante pour permettre d'opérer le flottage du caisson jusqu'à l'endroit qui lui était réservé. Par conséquent, on a laissé de l'eau s'introduire dans le caisson jusqu'à ce qu'il repose sur le fond, et à cause du niveau excessivement bas de l'eau du lac à cette saison, il ne s'est pas fait jusqu'à présent, de tentative pour le remettre à flot. Le fond en bois temporairement mobile de ce caisson a subi une épreuve suffisante pour démontrer que ce genre serait assurément un succès.

Il y a à présent quatre caissons terminés dans le havre de Port-Dalhousie, prêts à être remorqués à Port-Weller pour être immergés, et un autre caisson est en voie de construction.

Au mois d'août dernier, MM. Lane Bros., les sous-entrepreneurs pour les travaux en ciment de la section n° 1, ont commencé la construction de l'extrémité inférieure de la jetée d'entrée du côté ouest à l'écluse n° 1. Celle-ci consiste en un mur de soutènement en béton armé à piliers, ayant 42 pieds de hauteur. Les fondations sont sur le roc, et elle s'étend d'un point près de la ligne riveraine jusqu'au pied de l'écluse n° 1, soit une distance de 1,640 pieds. Elle est construite de monolithes ayant chacun 100 pieds de longueur. Dans la construction de cette jetée on a fait l'usage de montants triangulaires d'acier ayant 41½ pieds de hauteur et placés à tous les 12 pieds, un dans chaque pilier, ayant pour but principalement de servir d'appui pour l'armature et les formes de l'entrepreneur. Ces pièces sont poinçonnées de façon à correspondre aux ouvertures pratiquées dans la jetée, et les tiges sont filetées par les trous. Cette méthode permet de placer les tiges là où elles sont nécessaires et empêche d'en oublier. On ne considère pas que ces montants mêmes, sauf les appuis postérieurs, ait pour effet quelconque de rendre plus solide la construction de la jetée; mais l'expérience a prouvé qu'on avait amplement raison de s'en servir pour les fins auxquelles on les destinait.

L'érection de ces assemblages d'acier et le dallage du radier pour cette jetée ont été terminés vers la fin de la saison de 1914, et le ciment a été posé à intervalles irréguliers pendant l'automne et au commencement de l'hiver, selon que la température le permettait. Cet été les travaux n'ont pas cessé, et maintenant, commençant à l'extrémité nord, les monolithes 1 à 4 sont terminés, de même que les monolithes 5 à 9 qui n'ont qu'à recevoir le chaperon de 53 pouces; les monolithes 10 à 16 n'ont eu jusqu'à présent qu'une première couche de 53 pouces au-dessus des dalles du radier. La section de gravitation de 100 pieds de la jetée entre l'extrémité supérieure du mur de soutènement et le premier monolithe de la jetée a été terminée pendant l'hiver.

Le 1er avril dernier les entrepreneurs ont commencé les travaux en ciment du mur ouest de l'écluse n° 1, et leur travail n'a pas été interrompu jusqu'à cette date. On a commencé l'ouvrage à l'extrémité inférieure du bajoyer du sas du 4ième monolithe et jusqu'à ce jour les monolithes n°s 4, 5, 6 et 7 ont atteint une hauteur de 38 pieds,

les monolithes 8 et 9, une hauteur de 20 pieds, et trois monolithes n'ont reçu que la couche de fond. Le principal ponceau de remplissage, qui a une largeur de 14 pieds et une hauteur de 16½ pieds, est en voie de construction dans le mur au moyen d'un moule en acier compressible ayant 60 pieds de longueur, qui est aussi la longueur de la plupart des monolithes pour écluses. Lorsqu'un monolithe est achevé jusqu'à une hauteur de cinq pieds au-dessus du ponceau, et après avoir attendu deux jours, environ, pour permettre au ciment de durcir, le moule est légèrement rétréci au moyen de tourniquets et poussé en avant sur des rails pour le mettre en position pour le monolithe suivant. On se sert de boîtes en bois pour les murs latéraux de 3 par 4 pieds reliant le ponceau principal avec l'écluse. Des moules à ponceaux en acier sont en usage pour la façade du mur d'écluse. On a terminé l'enfoncement des piliers pour la fondation des jetées de l'entrée supérieure de l'écluse.

Au cours de l'été 1914 on a construit la jetée étanche du côté est de l'étang à la tête de l'écluse n° 1. On a enfonçé une rangée de triples palplanches de recouvrement à travers des matériaux perméables, et dans la couche d'argile inférieure le long de la ligne centrale de cette jetée. On a laissé dépasser les pilotis environ deux pieds au-dessus du niveau de la terre pour former un mur d'arrêt sur la rive. On a fait passer le fossé postérieur qui se trouve à l'arrière de cette jetée sous la route Lake-Shore et dans le bassin entre le déversoir d'alimentation et le déversoir régulateur au moyen d'un ponceau en béton armé.

Au cours de l'hiver on a fait le creusage et on a enfoncé les pilotis nécessaires pour les fondations du pont n° 2, un pont de grande route situé à l'extrémité sud de la section. On a commencé le bétonnage de la culée ouest le 22 avril dernier, et on l'achève maintenant.

Section n° 2.

Cette section, qui a été adjugée à Messieurs Baldry, Yerburgh & Hutchinson, comprend en plus de l'excavation du prisme du canal, la construction des écluses nos 2 et 3 avec leurs déversoirs régulateurs et déversoirs en chute libre; l'infrastructure de quatre ponts en plus d'un pont au-dessus de la tête de l'écluse n° 2, et une grande quantité de jetées étanches. Les entrepreneurs ont poussé les travaux avec vigueur au cours de la dernière saison. Ils ont surtout fait de l'excavation, construit des jetées étanches, le mur d'appui et le mur de l'entrée supérieure du côté ouest de l'écluse n° 2.

Il n'y a presque pas d'excavation dans le roc le long de cette section, et tous les matériaux tirés de ces excavations qui n'étaient pas requis dans la construction des jetées étanches ont été transportés au lac Ontario et déposés dans la jetée ouest du port. Jusqu'à présent on a enlevé un total de 3,000,000 de verges cubes de terre classe II, on en a employé 1,500,000 verges cubes pour construire les jetées étanches, et on a fait servir le reste, 1,500,000 verges cubes, à la construction de la jetée ouest du port. On se sert de tout l'outillage mentionné dans mon dernier rapport, et en plus d'un excavateur à drague et de matériel roulant qu'on a loué des entrepreneurs de la section n° 1. Actuellement l'outillage pour creuser comprend cinq pelles à vapeur, trois excavateurs à drague et cinq machines à régalage. Cet outillage est réparti par toute la section, et on l'a employé constamment au cours de l'année, sauf durant une courte période en hiver, dont on a profité pour faire subir des réparations générales aux machines.

Actuellement, on creuse l'emplacement de l'écluse n° 2 avec l'excavateur à drague n° 1, et on expédie le matériel à la jetée ouest du lac.

On emploie également la pelle à vapeur Yale & Reagram pour creuser l'écluse n° 2, et on expédie le matériel à la jetée ouest du lac.

On creuse le canal du déversoir régulateur de l'écluse n° 2 au moyen d'une petite pelle Yale & Reagram, et le matériel sert à la construction des jetées étanches.

L'excavateur à drague loué de la section n° 1 sert à compléter l'excavation du prisme le long de la rive ouest à partir de la station 215 en allant vers le sud, et on expédie le matériel à la jetée ouest du lac.

Les cinq machines à régalage servent à la construction des jetées étanches à l'est et l'ouest pour les étangs en amont de l'écluse n° 2.

La pelle *Stein & Reid* fait le creusage du prisme entre les stations 245 et 286, et on met le matériel en réserve en attendant de l'employer dans la construction de la jetée étanche du côté est, étang n° 2.

L'excavateur à drague *B. Y. & H.* fait le creusage des fondations du pont de la route de Queenston, et on expédie le matériel à la jetée ouest du lac.

La pelle n° 7 fait le creusage du prisme, du côté est entre les stations 302 et 320. Le rendement de cette machine a été mis en réserve et servira à la construction de la jetée étanche du côté est, mais maintenant on l'emploie pour la jetée ouest du lac. Le rendement de cette machine au cours des trois derniers mois est des plus intéressant. En travaillant dix heures par jour, le rendement, mesurage sur place, a été le suivant: 59,000 verges cubes au mois d'avril; 68,000 verges cubes au mois de mai; 81,000 verges cubes au mois de juin; total, 208,000 verges cubes.

La pelle *Hill & Leonard* fait le creusage de l'emplacement de l'écluse n° 3, et on expédie le rendement à la jetée ouest du lac.

On a commencé la construction du mur d'appui de l'écluse n° 2 au mois d'août dernier. La méthode adoptée dans le creusage du fossé consiste à enfoncer un mur de palplanches d'acier de 45 pieds de longueur jusqu'à refus, autour de l'emplacement. On étaye les palplanches avec de grosses pièces de bois à mesure que le creusage avance. On enfonça les palplanches d'acier à une profondeur moyenne de 33 pieds, et lorsque le creusage du fossé eut atteint une certaine profondeur on les enfonça sur toute leur longueur.

L'excavation du fossé, que l'on fit en grande partie à la main, à cause du peu d'espace que laissait à l'intérieur les étançons, a été terminé au commencement de décembre, et on commença le bétonnage vers le 20 de ce mois. On a fait ces travaux à différents temps au cours de l'hiver, et maintenant le béton a atteint l'áltitude 295.50 (niveau de la terre). On a arrêté les travaux de bétonnage jusqu'à ce qu'on ait enfoncé les pilotis d'appui dans les fondations de l'abée, travail que l'on fait en ce moment.

On a adopté cette méthode pour la construction du mur d'appui afin de conserver la terre au-dessus de ce mur à l'état naturel, car, si on avait creusé le fossé de la manière ordinaire ces travaux auraient duré plusieurs mois, et il y aurait certainement eu des éboulements pendant ce temps, ce qui nous aurait empêché de travailler cette partie qui se trouve au-dessus du mur d'appui d'une manière satisfaisante, tandis que d'après la méthode adoptée cette partie restera intacte.

On a commencé l'enfoncement des pilotis pour les fondations du mur d'entrée supérieure du côté ouest de l'écluse n° 2, le 15 janvier 1915, et on l'a terminé vers la fin d'avril, alors que l'on commença l'enfoncement des pilotis pour le mur supérieur du côté est, et l'on continue ces travaux actuellement. Les deux murs reposeront sur des pilotis enfoncés dans une couche d'argile rouge très dure et à travers diverses couches de sable. On a fait l'épreuve de la force de résistance de cette argile au cours du mois de mai. On a d'abord placé une charge de 3,500 livres par pied carré sur cette argile et on l'a laissé durant une semaine, sans qu'il se produise de déplacement appréciable. On augmenta alors la charge à 8,000 livres le pied carré, et il se produisit immédiatement un déplacement de trois huitième de pouce, mais il n'y eut pas de déplacement subséquent. Bien que cette épreuve fut très satisfaisante, on décida d'enfoncer des pilotis pour soutenir les murs de soutènement.

On commença le bétonnage du mur supérieur du côté ouest le 14 dernier, et jusqu'à présent un monolithe de 48 pieds a atteint une hauteur de 37 pieds, deux autres 31 pieds, un autre 19 pieds, et un autre 13 pieds au-dessus des fondations.

La méthode suivie pour enfoncer le mur d'appui du fossé de l'écluse n° 3 sera la même que celle adoptée pour l'écluse n° 2, et on a commencé à enfoncer les palplanches

d'acier le 26 courant. Comme la terre n'est pas très dure, on enfonce les pilotis sur toute une longueur, et les travaux progressent assez rapidement.

On a employé cinq machines à régalage traînées par des moteurs à traction sur cette section pour construire les jetées étanches aux endroits où le canal est plus élevé que le terrain. Jusqu'à présent on a complété la jetée ouest de l'étang n° 2 entre les stations 210 et 214 et entre les stations 242 et 280; et la jetée est entre la station 230 et l'extrémité sud de l'étang, vis-à-vis la station 290.

Le 8 courant, on a commencé les travaux de l'infrastructure du pont de l'étang "A", qui permettra à la route de Homer de traverser l'étang à la tête de l'écluse n° 3. On construit cette infrastructure dans le but d'y placer le pont tournant actuel qui traverse le canal à Port-Robinson, pont qui sera remplacé l'an prochain par un neuf. Ce pont nous permettra d'avoir accès à l'étang avec des remorqueurs, etc., ce qui pourrait nous être d'une grande utilité dans l'avenir.

On a commencé à faire les travaux de protection en béton le long des rives du canal. Ces travaux de protection consistent en dalles de ciment de 6 pouces placées sur une couche de pierre cassée, et s'étendront 5 pieds au-dessous et 5 pieds au-dessus de l'eau. Le pied de la dalle reposera sur une berme horizontale de 5 pieds, et aura une pente de 1¼ à 1. Jusqu'à présent on a mis en place 5,000 verges carrées (2,900 pieds linéaires) de ces dalles de protection sur la rive est.

Toutes les pentes qui se trouvent au-dessus du niveau de l'eau ont été gazonnées, car c'est un moyen très efficace et peu coûteux de protéger ces pentes contre les éboulements. On a enfoncé des chevilles à travers le gazon dans le sol, afin de le tenir en place, et on a obtenu de très bons résultats. On permet au sol des pentes des jetées de se refouler pendant un an avant qu'on le prépare et qu'on le gazonne.

Section n° 3.

On a accordé ce contrat à MM. O'Brien et Doheny et Quinlan et Robertson. Il comprend des travaux évalués à environ $10,000,000, et consiste surtout en l'excavation de 2,700,000 verges cubes de roc et 3,400,000 verges cubes de terre; il faudra aussi détourner la voie du Grand-Tronc, division de Welland; construire un immense barrage en terre avec mur central en béton; construire les écluses doubles n°s 4, 5 et 6 en volée, et l'écluse simple n° 7, qui, avec leurs murs d'entrée, etc., contiendront environ 1,200,000 verges cubes de béton. Aux termes du contrat il leur faudra aussi concasser et fournir environ un million et quart de tonnes de pierre pour les travaux en béton des sections n°s 1 et 2.

On a complété la construction de cette partie de la voie du Grand-Tronc comprise dans la section n° 3 du canal Welland au mois de décembre 1914, et les trains commencèrent à circuler sur la ligne nouvelle le 14 du mois. La ligne gravit ici l'escarpement de Niagara sur une rampe de 1.7 pour 100, et les travaux de construction ont été en conséquence très considérables; il a fallu enlever 48,000 verges cubes de roc, et 43,300 verges cubes de terre sur un parcours de moins de deux milles.

La *Hamilton Bridge Works Company, Limited,* a terminé la construction des quatre travées armées au mois d'octobre dernier; ces travées serviront à détourner temporairement la voie principale du Grand-Tronc, et cette compagnie a commencé à faire circuler ses trains sur la voie détournée le 29 octobre. Il a fallu faire ce détournement et placer la voie double à 50 pieds plus au nord, où elle traverse l'emplacement des écluses doubles n° 4, de la manière qu'on l'a fait, afin de transporter la voie principale double du Grand-Tronc au-dessus du canal durant sa construction et de laisser passer librement au-dessous du chemin de fer les matériaux provenant des excavations et que l'on conduira au concasseur, situé juste au nord de la voie principale, et de là au lac Ontario. On a enfoncé la pile centrale sur laquelle reposera une extrémité de ces travées d'acier, à travers la terre et le roc à une profondeur de 90 pieds, au niveau des fondations des écluses, afin que ce détournement soit com-

plètement terminé et ne cause plus d'embarras au Grand-Tronc ou aux entrepreneurs. Plus tard on le comprendra dans le mur central des écluses. On a descendu les piles latérales à environ les deux tiers de cette profondeur, jusqu'à la surface du roc. Ceci permettra aux entrepreneurs de faire les excavations nécessaires pour les écluses sans nuire au pont, et de construire les murs des écluses. Lorsqu'on aura terminé la construction des écluses, on placera deux ponts élevés à bascule sur l'ancienne voie du Grand-Tronc et on replacera la voie à sa position originale. On enlèvera alors les travées temporaires. Au lieu de construire des travées pour chemin de fer à deux voies on a construit quatre travées à une seule voie, car on croit qu'il sera plus facile de les revendre lorsque les travaux seront terminés qu'une construction pour chemin de fer à deux voies.

On a continué les travaux du barrage de l'étang à la tête de l'écluse n° 6 jusqu'au 16 novembre 1914, alors que l'on cessa les travaux pour la durée de l'hiver, à cause de la gelée. On a repris les travaux vers la fin d'avril 1915.

On a construit le mur central en béton du barrage dans une tranchée creusée jusqu'au roc; la profondeur varie de 5 pieds à 35 pieds et s'étend de la surface du roc jusqu'à environ 30 pieds au-dessus du sommet du barrage.

La terre tirée de l'excavation de l'écluse n° 7, qui était propre à la construction de la jetée étanche et de la nouvelle voie du Grand-Tronc, a été mise en réserve des deux côtés du barrage, et deux puissants excavateurs à godets à machoires avec haut-dehors sont à remanier cette terre et la placent dans le barrage.

On a préparé soigneusement l'emplacement du barrage en enlevant toute marne et tous les matériaux de peu de consistance, et en palissadant toutes les surfaces inclinées. On creusa ensuite une tranchée d'une certaine profondeur dans la matière solide à la base du barrage sur toute sa longueur, et on a construit le barrage en superposant des couches variant en épaisseur de 8 à 10 pouces, chaque couche étant soigneusement étendue, humectée et passée au rouleau. Actuellement on ne construit que cette partie du barrage qui se trouve entre la tête de l'écluse n° 6 et la rive ouest du canal actuel, mais plus tard, lorsqu'on aura entièrement éprouvé le fonctionnement du canal de haute navigation, on le prolongera en le faisant passer au-dessus du canal actuel jusqu'au terrain élevé de l'autre côté. En ce moment l'altitude du barrage n'est que de 500, mais l'altitude finale sera de 530.5.

Au cours de l'été 1914 on a enlevé la terre jusqu'au roc de l'emplacement des écluses doubles 5 et 6, et on a commencé à faire les excavations dans le roc sur l'emplacement de l'écluse n° 5, le 21 novembre. On a poussé les travaux avec vigueur depuis cette date, on emploie des équipes de jour et de nuit et on a enlevé le roc jusqu'à la tête de l'écluse n° 6. Actuellement il y a cinq pelles à vapeur qui fonctionnent à cet endroit, et jusqu'à présent on a enlevé 384,000 verges cubes de roc, dont la plus grande partie a été envoyée au concasseur ou mise en réserve tout près du concasseur. Cependant on en a jeté une grande quantité avec les rebuts.

Le forage des trous de mine se fait au moyen de trois forets à puits Keystone et de trois forets à puits Cyclone, tous fonctionnant à l'électricité. On perce des trous de 20 à 40 pieds de profondeur en rangées parallèles, à 18 pieds de distance et à angle droit avec la ligne du centre du canal. On a fait partir jusqu'à 57 de ces trous en une seule fois, et comme chaque trou contient plusieurs caisses de dynamite, la quantité totale explosée en même temps s'est élevée plusieurs fois jusqu'à 13 tonnes. On s'est fortement plaint de ces explosions à Thorold et dans le voisinage, car beaucoup de gens croyaient que cela endommagerait leurs bâtiments, etc., et en conséquence on demanda aux entrepreneurs de diminuer les quantités. Cependant, je n'ai pas constaté de dommages considérables à Thorold ou ailleurs.

Afin de ne pas déplacer le roc au-dessous d'une ligne déterminée, les entrepreneurs ont décidé de tailler le roc lorsqu'on arrive près du fond de l'excavation, et il y a maintenant quatre machines à entaillage qui font ce travail, elles sont à travailler sur l'emplacement des écluses n°s 5 et 6. On a eu quelque peu recours à une autre méthode qui consiste à forer des trous rapprochés, mais on n'obtient pas une bonne surface par ce moyen.

Le concasseur de cette section, érigé par les entrepreneurs aux termes de leur contrat, pour concasser la pierre provenant des excavations de cette section et en fournir la quantité nécessaire pour le bétonnage des sections n°s 1 et 2 aux entrepreneurs de ces sections, est en place et fonctionne depuis le mois de novembre dernier. Cette installation consiste en un gros concasseur gyratoire n° 42, qui prend le roc directement dans les wagons, et en une batterie de deux concasseurs gyratoires n° 7½, de quatre n° 6, et de deux n° 5.

Le roc, tel que retiré des excavations par les pelles à vapeur et chargé sur les chars, est transporté directement à l'installation de concassage, et basculé dans le concasseur n° 42, qui le broie en morceaux de pas plus de 6 ou 7 pouces d'épaisseur. Le produit de ce concasseur est élevé jusqu'au sommet du bâtiment, où on le verse sur une grille composée de barres d'acier qui sont placées à 1¼ pouce de distance les unes des autres. La pierre qui ne passe pas à travers les barres tombe dans une soute et de là dans le concasseur n° 7½ ou dans le concasseur n° 6. La matière qui passe à travers la grille est conduite à l'extérieur de l'édifice et jetée avec les rebus. La pierre qui tombe dans les concasseurs n°s 7½ et 6 est broyée en petits morceaux, et est élevée au sommet de l'édifice où elle est ensuite jetée sur trois filtres tournants. Ces filtres ont pour but de faire disparaître la poussière, et au besoin séparer la pierre en deux grosseurs différentes, à savoir, la pierre qui passera à travers une ouverture de 1½ pouce, et celle qui passera à travers une ouverture de 2¼ pouces. Toute pierre qui ne passe pas à travers ces filtres tombe sur une courroie qui la porte aux deux concasseurs n° 5 où elle est broyée de nouveau, et ensuite transportée aux filtres.

On a surtout retiré de la pierre de tuf de diverses qualités de ces excavations, et les couches sont séparées par des lits d'argile schisteuse qui varient en épaisseur. La méthode de miner ces matériaux adoptée par les entrepreneurs, et appliquée antérieurement, mélange le roc et cette argile schisteuse, et l'excavation au moyen de pelles à vapeur complète ce mélange. Ainsi le matériel qui est transporté au concasseur contient un gros pour-cent d'argile schisteuse et de terre, il en contient tellement que c'est avec difficulté qu'on peut en éliminer assez pour faire un bon bétonnage.

On avait d'abord installé le concasseur sans penser qu'il faudrait faire une telle séparation, et il nous a fallu ajuster de nouveau et modifier l'outillage afin d'obtenir la qualité et la quantité voulue de pierre; on est parvenu à faire certaines améliorations dans ce sens. Cependant le produit n'est pas encore tout à fait satisfaisant, surtout lorsque les pelles se trouvent à des endroits où il y a un peu plus d'argile schisteuse que d'habitude, et lorsque la température est humide. On a installé un immense ventillateur d'échappement, ce qui aide quelque peu à faire disparaître la poussière.

Les entrepreneurs ont fait transporter aux rebuts une grande quantité de pierre qui était de mauvaise qualité ou contenait trop d'argile schisteuse dans le but d'améliorer le produit des concasseurs; en conséquence, on a dû gaspiller une assez grande quantité de pierre de bonne qualité, et on manquera probablement de bonne pierre pour faire le bétonnage de cette section. Les entrepreneurs seront obligés de faire venir d'ailleurs de la pierre ou du gravier pour une bonne partie de leur bétonnage.

On est à étudier en ce moment la question du gaspillage de la pierre, et si l'on peut découvrir un bon système je crois qu'il serait bon de l'adopter.

On a placé à l'extrémité sud de la voie de construction, près du concasseur, des appareils de pesage de voies ferrées, et toute la pierre que fournissent les entrepreneurs de la section n° 3, aux sections n°s 1 et 2, est pesée au moment où elle passe au-dessus de ces bascules; les entrepreneurs de la section n° 3 sont payés d'après ces pesées, aux taux de leur contrat.

Depuis que les concasseurs ont été installés on a fourni de la pierre aux entrepreneurs des sections n°s 1 et 2; de plus, on a amoncelé une réserve d'environ 100,000 tonnes de pierre pour les cas d'arrêt du concasseur ou pour répondre aux commandes très considérables.

Pendant les périodes d'arrêt du concasseur et lorsque ce dernier ne pouvait suffir, on a amoncelé la pierre provenant de la carrière juste au nord du concasseur pour être transportée plus tard à ce dernier, au fur et à mesure que l'on aura besoin.

Les entrepreneurs ont enlevé de la pierre de l'emplacement de l'écluse n° 7, à la main et au moyen de treuils, et l'ont fournie aux sections nos 1 et 2 pour servir de gravier à béton, comme le spécifie le contrat.

En novembre 1914, on a commencé les travaux de construction du mur d'entrée ouest supérieur de l'écluse n° 6. Ce mur repose sur une argile très compacte, mais sous le pied on a creusé, jusqu'au roc, une tranchée de 6 pieds de largeur que l'on a remplie de béton, le reste du mur reposant sur la fondation naturelle d'argile. On a fait l'épreuve de la force de résistance de cette argile en deux endroits avec des charges de 4 tonnes et demie et de 5 tonnes et demie au pied carré; il ne s'est produit aucun abaissement. Les travaux en béton du mur ont été abandonnés le 14 décembre 1914 et repris le 14 avril 1915; le mur a été terminé le 31 mai. Les entrepreneurs ont ensuite commencé les travaux du monolithe avoisinant le mur d'écluse ouest, lequel contient la moitié du logement de la porte supérieure; ces travaux seront bientôt terminés.

Le 6 juin, on a commencé le pilotage pour les fondations du mur d'entrée supérieur est de l'écluse n° 6. Comme le roc est à une assez grande profondeur, et vu que le sol qui le recouvre n'est pas très solide, on a cru bon de construire ce mur sur un pilotis.

Le chemin de fer électrique *Niagara, St. Catharines and Toronto* traverse le canal actuel, le canal projeté de haute navigation, et la division Welland du chemin de fer Grand-Tronc, et il a fallu détourner cette voie et construire deux ponts en acier, l'un au-dessus de la voie du Grand-Tronc et l'autre au-dessus du canal projeté de haute navigation. Le premier comprend deux travées à tablier de longerons en tôle, de 51 pieds et 6 pouces de longueur chacune, et une travée de poutres à âme pleine, de 58 pieds de longueur; le contrat pour la superstructure a été accordé à la *Hamilton Bridge Work Company, Limited,* Hamilton, le 23 juillet 1914; les travaux ont été terminés le 17 octobre. Le second, un pont tournant à une seule travée de poutres à âme pleine pour voie simple, fait actuellement l'objet d'un contrat avec la même compagnie; les travaux en acier doivent commencer dans un avenir rapproché. Les entrepreneurs de la section n° 3 exécuteront les travaux de substructure de ces ponts.

A l'automne de 1914, on a construit un pont en béton armé pour faire passer la rue Peter, dans le village de Thorold, au-dessus du nouvel emplacement de la voie du Grand-Tronc. C'est un pont de grande route consistant en trois travées de 36 pieds et demi chacune. La rue Peter passera plus tard au-dessus de l'écluse n° 7 sur un pont à bascule qui fera suite au précédent. En attendant, le trafic se fait au moyen d'un pont de chevalets en bois placé au-dessus de l'excavation.

Au cours de ce mois, on a comparé les travaux du pont d'étang "C", un des deux ponts en béton armé sur lesquels les chaussées actuelles traverseront les étangs qui se trouvent à la tête de l'écluse n° 7. Ce pont sera formé de deux travées de 31 pieds 6 pouces aux deux extrémités et d'une travée centrale de 36 pieds. Le pont d'étang "D" sera semblable, sauf qu'il comptera une travée supplémentaire de 36 pieds. A l'automne de 1914, on a fait une partie de l'excavation pour les piles du pont d'étang "C" et on a construit aussi le remblai de la chaussée conduisant au pont sur les deux côtés de ce dernier. Cette chaussée a été macadamisée aussi loin que possible pendant les mois de mai et de juin 1915.

Aucune partie du déblai provenant de cette section n'a encore été transportée à Port-Weller pour être déposée sur les jetées du port, toute la terre enlevée jusqu'à présent ayant servi à la construction de la digue à la tête de l'écluse n° 6 et au remplissage postérieur; mais les entrepreneurs ont amené un matériel roulant supplémentaire et ont placé une drague dans le prisme du canal, à l'extrémité nord de la section, où il y aura environ 1,000,000 de verges cubes d'argile d'excavation que l'on pourra transporter au lac.

L'argile enlevée entre l'écluse n° 7 et les portes de protection sert au remplissage en arrière du mur d'entrée ouest que l'on a construit dernièrement à l'écluse n° 6.

Section n°4a.

Ceci est un petit contrat pour certaines parties de travaux qui auraient dû être inclus dans la section n° 4, mais dont l'exécution ne pouvait être retardée lorsque l'on a décidé de remettre à plus tard l'adjudication du plus gros contrat; ces travaux sont maintenant terminés. Les travaux comprenaient la construction d'un nouveau déversoir d'alimentation vis-à-vis l'écluse n° 25, sur le canal actuel, pour amener l'eau à l'ancien canal; ce déversoir remplace celui d'Allanburg que l'on a abandonné vu que l'on est à remplir l'ancien canal entre Allanburg et le nouveau déversoir avec les matériaux d'excavation provenant de la section n° 5; les travaux comprenaient aussi la construction de deux ponceaux en béton armé pour remplacer les fossés ouverts qui traversent l'espace compris entre le canal actuel et l'ancien canal qui sert également de dépôt pour le déblai provenant de la section n° 5.

L'ancien déversoir fut fermé et le nouveau déversoir d'approvisionnement fut ouvert le 12 avril. En juin, on a profité de ce que l'ancien canal était à sec pour prolonger le plancher inférieur et pour revêtir en béton un petit fossé d'écoulement formé par l'eau au pied du déversoir.

Ce contrat comprend 78,560 verges cubes d'excavation et 3,076 verges cubes de bétonnage et quelques item moins importants.

Le remplissage de l'ancien canal ayant rendu inutile le petit pont tournant en acier qui se trouvait à la traverse de Marlatt, on a construit la chaussée sur des jetées solides et enlevé le pont que l'on a remis à l'ingénieur surintendant du canal pour servir à la traverse qu'il est à construire à Thorold.

Section n° 5.

Le contrat pour cette section a été accordé à la *Canadian Dredging Company, Limited,* et consiste dans le creusage et l'élargissement de la "coupe profonde" dans le canal actuel entre Allanburg et Port-Robinson, pour lui donner les nouvelles dimensions. Les travaux d'excavation au-dessus du niveau de l'eau dans le canal ont avancé continuellement au cours de l'an dernier, sauf pendant une courte période au cours de l'hiver. Cinq pelles à vapeur ont fonctionné pendant toute la saison de 1914, une sur le côté est, à Allanburg, et les autres sur le côté ouest. L'excavation à sec sur le côté est a été terminée à l'automne de 1914; pendant la saison de 1915, quatre pelles seulement fonctionnent. Cependant les travaux se poursuivent jour et nuit, et on a enlevé, jusqu'à date, un demi-million de verges cubes de terre. La plus grande partie de ces matériaux ont été déposés sur les terrains entre l'ancien canal et le canal actuel. On a construit un long remblai en déchargeant des matériaux d'un pont de chevalets; ce remblai et le chemin de halage du canal entourent une grande étendue de terres basses que l'on doit remplir jusqu'au niveau du chemin de halage du canal au moyen de la drague suceuse, ce qui l'assainira et augmentera sa valeur. Le reste de la terre a servi à exhausser le terrain bas près de Port-Robinson.

Les dragues qui doivent servir sur cette section sont arrivées au lieu des travaux tard l'automne dernier et de bonne heure ce printemps, et elles ont été installées pour les opérations de la saison. Il y a là, en ce moment, trois dragues à cuillère, une drague à godets à mâchoires et une drague suceuse, ainsi que les accessoires, allèges, remorqueurs, etc.

Les entrepreneurs ont creusé un bassin sur la rive ouest du canal actuel à environ trois quarts de mille au nord d'Allanburg, dans lequel on déposera les matériaux dragués dans le prisme du canal vis-à-vis la drague suceuse; ces matériaux seront ensuite pompés dans l'étang déjà formé entre le canal et l'ancien canal par

la déposition des matériaux secs. La drague suceuse *Primrose*, qui servira à cette fin, a été placée dans la bassin de pompage le 16 courant, et est maintenant en pleine activité.

Le 18 mai, on a commencé à creuser le bassin de pompage avec la drague à cuillère *Sydenham;* cette drague sert maintenant au creusage du prisme du canal.

Le 16 juin, on a commencé à creuser sur le côté ouest du canal à Port-Robinson, à l'aide de la drague-à cuillère *Chief*.

La drague à godets à mâchoires *Leland* a commencé à fonctionner en mai, et, jusqu'à date, elle a été employée dans le bassin de pompage et dans le prisme du canal.

Pendant ce temps, on ne s'est pas servi de la drague suceuse; les matériaux de dragage ont été remorqués dans le lac Erié et déchargés, mais lorsque cette drague fonctionnera continuellement, on a l'intention de se débarrasser de tous ces matériaux au moyen de la drague suceuse.

On a arrangé et gazonné les talus d'excavation au fur et à mesure que les travaux ont avancé au cours de l'année.

Pont n° 13.—Ce pont sera à bascule pour remplacer le pont tournant actuel à Port-Robinson, et les entrepreneurs sont à réunir l'outillage et à construire les bâtiments nécessaires aux travaux de la substructure.

Un vieil édifice de pierre appartenant au ministère, à Allanburg, a été aménagé à l'automne de 1914 pour servir de bureau à l'ingénieur, et la section a été confiée à la charge de M. J. J. Aldred, ingénieur civil. Le 2 juin, un incendie a détruit le bureau, le feu, tout probablement, ayant été allumé par une étincelle provenant d'une locomotive passant à cet endroit. Comme le feu s'est déclaré pendant le jour, plusieurs membres du personnel se trouvaient sur les lieux, et tous les papiers et registres furent sauvés et transportés dans un bureau provisoire dans un autre édifice du Gouvernement situé plus au nord. On est en ce moment à reconstruire l'ancien bureau.

CHEMIN DE FER DE CONSTRUCTION.

Le régalage et le posage des rails du chemin de fer de construction ont été terminés entre le lac Ontario et la traverse du canal actuel au commencement de juillet 1914, et les entrepreneurs de la section n° 2 s'en sont servi. La voie complète jusqu'à Merritton a été terminée le 1er octobre et a été exploitée continuellement depuis cette date pour le halage des matériaux d'excavation jusqu'au lac et pour le transport de la pierre concassée et du gravier de la section n° 3 aux sections n°s 1 et 2.

Selon les termes de leur contrat, les entrepreneurs ont ballasté toute la voie au moyen de gravier provenant d'une carrière du prisme du canal dans le village d'Homer. Cependant, vu que la voie ferrée est en grande partie sur un remblai qui s'est abaissé considérablement au cours de l'hiver, ce ballast a été depuis remplacé par de la pierre concassée provenant de la section n° 3.

La superstructure du pont tournant à voie double pour le passage de la voie ferrée au-dessus du canal actuel en aval de l'écluse n° 11, a été donnée à l'entreprise à la *Hamilton Bridge Works Company, Limited,* et a été terminée le 2 juillet.

Au cours de l'année, on a installé un système complet de signaux de blocage et un système de téléphone pour l'expédition des trains; l'exploitation a été confiée à un surintendant, M. A. G. Harris, de Stratford, Ont., autrefois à l'emploi du chemin de fer Grand-Tronc, à qui on a donné le personnel nécessaire.

Le ministère a acheté pour le chemin de fer une grue locomotive de 50 tonnes pour les cas d'accident; il a aussi acheté une locomotive et deux wagons plate-forme pour fins générales, et a construit les bâtiments nécessaires à Port-Weller pour répondre aux besoins de cette entreprise.

On a aussi construit un édifice à deux étages à Homer pour l'accommodation du personnel d'exploitation.

Il ne s'est produit, au cours de l'année, aucun accident sur le chemin de fer qui vaille la peine d'être mentionné dans ce rapport.

L'an prochain, le chemin de fer sera très occupé, et les convois devront se suivre à de courts intervalles.

SABLE.

Le problème de se procurer du sable de première qualité en quantité suffisante pour les immenses travaux en béton que l'on doit exécuter sur cette entreprise est très difficile à résoudre, vu que tous les puits de sable qui se trouvent à une distance raisonnable du canal sont de qualités très variables. Le sable que l'on a employé jusqu'à date a été fourni par une compagnie qui exploite un puits de sable près du village de Saint-David. Cette compagnie a dépensé une somme considérable d'argent pour l'ouverture de ce puits, mais jusqu'à présent les résultats n'ont pas été satisfaisants à cause de la qualité variable du sable et vu les couches d'argile ou de sable dur qui se trouvent à des intervalles très irréguliers dans ce qui serait, sans cela, un sable de bonne qualité. On est à ouvrir un nouveau puits près de celui que l'on exploite en ce moment, et on espère obtenir des deux, une quantité suffisante de sable de bonne qualité. Tout le sable des puits de cette localité contient de l'argile en petites quantités, et, par conséquent, il faut apporter un grand soin pour enlever du puits tous les matériaux de surface non désirables vu que l'addition d'une certaine quantité d'argile, à ce qui se trouve naturellement dans le sable, aurait des résultats sérieux. Le sable est aussi imprégné d'oxide de fer, ce qui lui donne une apparence rougeâtre et souvent donne une teinte légère au béton lorsque les travaux sont terminés. On n'a pas encore trouvé de dépôt de sable de lac en quantité suffisante pour l'utiliser.

OUTILLAGE D'EXCAVATION.

L'outillage dont on se sert pour le creusage le long du canal dans les diverses sections actuellement sous contrat est très varié. Le creusage sous l'eau demande l'emploi d'un bateau muni de trois drilles, de six dragues à cuillère moderne d'une capacité de trois à cinq verges cubes, d'une drague flottante à godets à mâchoires d'une capacité de cinq verges cubes, et d'une drague suceuse de 20 pouces. Ces dragues sont entourées d'une flotte de remorqueurs et d'allèges puissants; ces dernières ont pour la plupart une capacité de 500 verges cubes.

L'excavation à sec se fait surtout au moyen de pelles à vapeur; on en compte vingt et une sur les différentes sections; leur grandeur varie depuis la petite pelle de 20 tonnes jusqu'à la grande de 90 tonnes, avec une capacité d'une verge et demie à quatre verges et demie. On a pratiqué une grande partie de l'excavation au moyen d'excavateurs à dragues modernes; trois de ces machines ont été employées et elles ont donné entière satisfaction. Ces pelles et ces excavateurs à dragues sont desservis au moyen d'un service très efficace de trains, comprenant un grand nombre de locomotives de toutes grandeurs et de tous genres, et une grande variété de wagons de déchargement depuis le wagon étroit de quatre verges jusqu'au wagon moderne en acier à air comprimé d'une capacité de 20 verges. Il y a aussi des convois de wagons à plate-forme que l'on décharge au moyen de déchargeurs " Lidgerwood ". Aux endroits où on dépose les matériaux sur le lac et ailleurs il y a des milles de voie ferrée pour transporter l'énorme rendement de toutes ces machines, et des distributeurs de divers genres fonctionnent continuellement, étendant et nivellant les matériaux d'excavation sur l'emplacement. Plus de onze cents wagons de matériaux ont été déposés sur le côté ouest du port en une seule journée.

Une grande partie des matériaux d'excavation sont formés d'argile dont la consistance est celle du mastic; ces matériaux, au moment du déchargement, forment des blocs de 10 à 12 verges, et les distributeurs ont beaucoup de difficultés à les séparer et à les étendre.

Vient ensuite la machine de régalage qui n'est pas la moins importante des machines d'excavation. Cinq de ces machines fonctionnent dans la section n° 2. Quatre

d'entre elles sont tirées au moyen de moteurs à traction, et une par dix-sept mules, ou chevaux, lorsque l'on ne peut trouver les premières. Ces machines labourent un sillon, lequel est retourné du soc de la charrue sur une courroie sans fin passant la machine à angle droit et mise en fonction par les roues de la machine. La courroie forme un angle de 30 degrés avec l'horizon et élève les matériaux à une hauteur telle que lorsqu'ils tombent au-dessus du rouleau, au sommet de la courroie, ces derniers tombent dans les wagons placés le long de la machine. Lorsqu'un wagon est rempli la machine s'arrête, le wagon continue à avancer et un autre prend sa place, et aussitôt que la boîte du wagon se trouve au-dessous de l'extrémité de la courroie, on fait partir la machine et les travaux de chargement se poursuivent sans perte de temps. Les wagons ont une capacité de 1½ verge cube, se vident automatiquement et peuvent être traînés facilement à l'aide de trois mules. On a employé tous les matériaux ainsi enlevés pour les digues étanches, la terre étant déposée sur la digue en couches de 8 pouces; ces couches sont imbibées d'eau et roulées en une masse compacte par le passage des wagons. Ces machines ont fourni en moyenne 10,000 verges cubes de matériaux par mois.

Près de l'extrémité de l'écluse n° 2, se trouve une petite pelle à vapeur chargeant des wagons de terre destinée à la même fin.

On a fait de l'excavation au moyen de grues locomotives munies de godets à mâchoires.

On est à construire le grande barrage en terre à la tête de l'écluse n° 6 au moyen de deux excavateurs à drague, dont l'une a une membrure de 115 pieds de longueur. Ces machines sont munies de godets à mâchoires au lieu du godet d'excavateur à drague ordinaire, et déplacent de nouveau la terre qui a été déposée sur l'un ou l'autre côté de l'emplacement du barrage pour la déposer dans ce dernier. Ces machines se meuvent sur le barrage lui-même, le construisant en couches de 8 pouces, que l'on étend autant que possible en ouvrant les godets à mâchoires pendant que la membrure tourne. Lorsque l'on a étendu ainsi les matériaux sur une section, ces derniers sont nivellés aux moyens de chevaux et de râcloirs, puis imbibés d'eau et roulés au moyen de gros moteurs à traction munis de larges roues dentelées.

MÉTHODES DE BÉTONNAGE.

Les méthodes de bétonnage que les entrepreneurs des sections n°s 1, 2 et 3, ont adoptées jusqu'ici n'ont rien de remarquable, et ne me semblent pas proportionnées à l'importance des travaux que l'on doit exécuter, ni au délai ou aux prix demandés pour les travaux. Le bétonnage, cependant, ne fait que commencer et il est probable qu'avant que l'on n'entreprenne les travaux importants, on adoptera des méthodes plus appropriées.

MAISONS.

En expropriant le terrain requis pour le canal entre le lac Ontario et Allanburg, le ministère a acquis un grand nombre de maisons, et bien qu'il ait fallu en détruire un grand nombre, on s'est efforcé d'en conserver autant que possible. On a transporté plusieurs de celles bâties sur des terrains devant être creusés sur des emplacements rapprochés, sur la propriété du gouvernement. On a transporté une demi-douzaine de maisons à Thorold sur des lots spécialement achetés pour les recevoir. On les a réparées et on les a cédées à l'ingénieur surintendant du canal actuel pour les louer. Les entrepreneurs et les ingénieurs se servent du reste des maisons comme logements, bureaux et pensions.

Aucun des membres de notre personnel n'a pu se trouver à se loger le long de la ligne des sections 1, 2 et 3 lorsqu'on a commencé les travaux du canal, et, bien que c'était une condition de leur emploi que les employés demeurassent dans le voisinage de leurs travaux, ils n'ont pu le faire dans les circonstances actuelles; conséquemment.

on a aménagé toutes les maisons de réserve le long de la ligne pour le personnel, à l'exception de quelques-unes qui ont été remises aux entrepreneurs.

LIGNE DE CANALISATION POUR L'APPROVISIONNEMENT D'EAU.

On n'a pas commencé les travaux relatifs à la ligne de canalisation projetée pour amener les eaux du lac Erié aux réservoirs des municipalités de Welland, Merritton, Thorold et St-Catharines pour leur fournir l'eau pure au lieu de l'eau polluée qui va entrer dans le canal par la rivière Welland, quand cette rivière aura été absorbée dans le réseau du canal, mais on a essayé de conclure une entente entre le ministère et les différentes municipalités en vertu de laquelle le ministère doit assumer le coût de la construction de la ligne de canalisation, les municipalités payant un loyer fixe annuel pour celle-ci.

On effectue actuellement des expériences sur une section de 300 pieds d'une ligne de canalisation de 48 pouces, qu'on construit à Port-Colborne en béton armé, et au cas où ces expériences seraient aussi heureuses qu'on l'espère, on va recommander d'adopter ce système de construction.

Cela va prendre environ deux ans pour terminer la ligne de canalisation après qu'on aura commencé à s'en servir. Il va falloir, en conséquence, que tous les préparatifs pour la construction soient terminés durant l'hiver 1915-16.

DIVERSES ENTREPRISES.

Voici les seules entreprises importantes qu'on a adjugées depuis mon dernier rapport:

21 juillet 1914.—*Northern Electric Company, Limited,* Montréal, fourniture et installation complètes de système d'expédition de trains et de bloc au choix pour le chemin de fer de construction du canal Welland.

23 juillet 1914.—*The Hamilton Bridge Works Company, Limited,* Hamilton, construction et érection complètes d'un pont de chemin de fer à voie simple, consistant en deux portées de poutre en tôle du tablier et une portée à poutre en tôle de tablier complète, afin de faire passer le chemin de fer N.S. & T. sur le nouvel embranchement de Welland du chemin de fer du Grand-Tronc à Thorold.

7 août 1914.—*Saxby & Farmer, Limited,* Montréal, fourniture et installation complètes d'un système d'appareils d'enclenchement mécanique et d'un signal de bloc pour le chemin de fer de la construction du canal Welland.

12 août 1914.—*Gurney Scale Company,* Hamilton, fourniture et installation d'une balance de voie ferrée de 150 tonnes pour la chemin de fer de la construction du canal Welland à un endroit situé un mille à l'est de Merritton.

12 février 1915.—*Hamilton Bridge Works Company, Limited,* Hamilton, construction et érection complètes d'un pont tournant de chemin de fer à voie simple pour amener le chemin de fer N.S. & T. au-dessus du canal à l'emplacement des portes de garde, au sud de Thorold.

14 avril 1915.—*Canada Cement Company,* pour la fourniture et la livraison de 2,500,000 barils de ciment Portland, devant être livrés durant les années 1915, 1916 et 1917 à mesure que le besoin s'en fera sentir.

CIMENT.

A cause de la grande quantité de ciment qui va être nécessaire pour la fabrication du béton, s'élevant à approximativement 2,500,000 barils, on a jugé qu'il était recom-

mandable d'adjuger une entreprise couvrant les besoins complets durant la durée des travaux, plutôt que d'adjuger des entreprises annuelles, afin que la ou les compagnies de ciment, fournissant le ciment soient en mesure de prendre leurs dispositions longtemps à l'avance pour la fourniture et la livraison des grandes quantités qui vont être requises pendant les années 1915, 1916 et 1917 sans nuire à leur commerce régulier. Le ministère a, en conséquence, demandé des soumissions, et on a signé un contrat avec la *Canada Cement Company* pour la fourniture et la livraison de 2,500,000 barils, plus ou moins, devant être délivrés à mesure que le besoin s'en fera sentir jusqu'à l'achèvement des travaux.

AVANCEMENT GÉNÉRAL DES TRAVAUX.

Une comparaison des travaux exécutés jusqu'à date sur les sections n°s 1, 2 et 3 avec l'avancement théorique qui serait requis pour compléter ces entreprises aux dates spécifiées, à savoir, le 1er avril 1915, indique que les sections n°s 1 et 2 sont en arrière de six mois de la ligne théorique, et que la section n° 3 est en arrière de douze mois environ, mais maintenant les travaux sur cette section sont très avancés, elles en gagnent toutes un peu, et il me semble que la section n° 1 sera tellement près d'être terminée au printemps de 1917 que tous les travaux qu'il restera à faire ne nuiront pas à l'ouverture du canal. La section n° 2 devrait être presque aussi avancée que la section n° 1, mais on ne peut guère s'attendre à ce que les ouvriers de la section n° 3 placent la quantité énorme de béton nécessaire pour terminer leurs travaux au temps fixé par l'entreprise, mais je ne vois pas de raison qui puisse retarder l'achèvement de cette section pendant plus d'un an, à savoir, jusqu'au printemps de 1918, et comme, je propose d'après mon dernier plan de construire les portes d'écluses à un endroit convenable sur le lac Ontario et les faire flotter de manière à ce qu'elles puissent être prêtes à être posées dans les écluses, je ne vois pas la raison pour laquelle le canal ne serait pas ouvert à la navigation, comme on en avait eu d'abord l'intention, durant l'année 1918.

Il y a cinq sections sur le niveau supérieur du canal pour lesquelles il va falloir demander des soumissions, et afin que la prédiction précitée puisse s'accomplir, il va falloir adjuger des entreprises pour ces sections aussitôt que possible l'année prochaine, et il vaudrait beaucoup mieux si on pouvait obtenir les adjudications d'entreprises pour deux de ces sections, n°s 4 et 8 pas plus tard qu'en janvier 1916.

Depuis qu'on a extrait la première pelletée de terre en octobre 1913, on a accompli une grande somme de travail et on a surmonté de grands obstacles. Ceci n'a pu s'accomplir que par les plus grands efforts et par la coopération active de tous les intéressés. Les entrepreneurs, leur personnel et mes aides avec leur personnel ont travaillé très fort pendant tout ce temps dans un effort sincère pour faire avancer les travaux et pour que tous les intéressés en aient en même temps le mérite.

Il m'est très agréable de pouvoir signaler qu'on a déjà heureusement appliqué une majorité des méthodes plutôt extraordinaires spécifiées pour l'exécution des travaux dans une mesure telle que nous sommes convaincus qu'elles sont entièrement pratiques et économiques.

Je puis mentionner la construction et l'exploitation du chemin de fer de construction pour l'usage des entrepreneurs des sections n°s 1, 2 et 3 pour transporter les matériaux déblayés, aux remblais du havre dans le lac Ontario et pour le transport de la pierre concassée à partir de la section n° 3 aux travaux sur les sections n°s 1 et 2, et la fourniture de cette pierre par la section n° 3 aux autres entrepreneurs, qui tous avancent d'une manière satisfaisante dans leurs travaux.

Les membres du personnel dont les noms suivent ont obtenu un congé afin de s'enrôler pour le service actif à l'étranger, et plusieurs parmi eux sont actuellement sur la ligne de feu:

J. C. Ball, ingénieur adjoint, section n° 3.
H. S. Clark, préposé à l'instrument, section n° 2.
R. C. Morgan, préposé à la lunette méridienne, siège social.
C. J. Swift, préposé à l'instrument, section n° 1.
D. Clark, pointeur, section n° 3.
H. M. Campbell, dessinateur, siège social.
W. W. Wallace, niveleur, section n° 1.
R. Raynor, chronométreur, section n° 3.
E. O. Holt, porte-mire, section n° 1.
S. Dicks, porte-mire, section n° 2.
D. C. Spears, porte-mire, section n° 3.
F. Ellis, bûcheron, section n° 1.
E. C. Harris, aiguilleur, chemin de fer de construction.
T. E. Jones, aiguilleur, chemin de fer de construction.
Phillip Brett, aiguilleur, chemin de fer de construction.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

J. L. WELLER,
Ingénieur dirigeant.

RAPPORT DE L'INGENIEUR SURINTENDANT DU CANAL WELLAND.

St-Catharines, le 30 juin 1915.

Monsieur,—

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur l'entretien et le fonctionnement du canal Welland et de ses branches pour l'exercice clos le 31 mars 1915.

SAISON DE NAVIGATION.

Le canal a été ouvert à la navigation le 15 avril et il a été fermé le 18 décembre 1914.

ACCIDENTS.

Il y a eu un nombre extraordinairement considérable d'accidents.

Le 30 avril 1914, le vapeur *Compton,* remontant à vide, emporta les deux portes d'amont et la porte ouest d'aval de l'écluse n° 4. On a exécuté les réparations en toute hâte, on a posé les portes de rechange et la navigation a été reprise après dix-sept heures.

Un très sérieux accident s'est produit le 10 juin lorsque le vapeur *Pueblo* descendant avec une cargaison frappa et emporta les portes d'aval de l'écluse 9. Les eaux du bief de l'écluse numéro 9 emportèrent aussi les portes d'amont et le navire étant emporté par le courant entra dans le niveau de l'écluse numéro 8 qui est courte. Il frappa les portes d'amont de l'écluse 8 en emportant une et endommageant gravement l'autre. Les portes à l'entrée de l'écluse 9 ont été pressées ensemble et enfoncées entre les murs de l'écluse près de l'extrémité supérieure de l'écluse. En outre, les grosses pierres formant l'assise supérieure de maçonnerie du mur de soutènement ont été levées complètement par les eaux et déposées dans le renforcement supérieur. Pour les enlever, il a fallu assécher complètement le niveau au moyen d'un barrage en pilotis. Tout ceci a ajouté à la difficulté d'effectuer des réparations. On a posé cinq portes de rechange, on a réparé celle qui avait été endommagée et la navigation a été reprise le 13 juin, ayant été interrompue pendant soixante-sept heures.

Un petit accident dû à la rupture d'une longue tige de la porte d'aval du chemin de halage à l'écluse 18, le 22 juin a nécessité l'enlèvement de la porte endommagée et la mise en place d'une de rechange, a retardé une demi-douzaine de navires. d'une heures à trois heures.

Le 27 juin un autre petit accident s'est produit à l'écluse n° 8 dû à l'action d'une vague. Le vapeur *Meaford,* remontant, était sorti de l'écluse et n'était pas encore entré dans l'écluse n° 9, alors que les éclusiers ouvrirent les portes d'amont et commencèrent à les fermer. La porte d'amont du chemin de halage était à onglet lorsqu'une vague du *Meaford* frappa les autres portes, l'éclusier en perdant le contrôle. Elle frappa et jeta la porte du chemin de halage par-dessus le seuil du heurtoir, brisant considérablement la porte. Le couronnement de la porte du chemin des piétons a été brisé. On a placé une porte de rechange en position et on a remplacé le couronnement endommagé en onze heures.

Le vapeur *Sarnor,* à vide, remontant, a frappé et a emporté les deux portes d'amont de l'écluse n° 8. Les réparations ont été promptement effectuées, des portes de rechange ont été posées et la navigation a été reprise après une interruption de dix heures. Ses propriétaires n'ayant pas déposé le montant devant couvrir les frais des réparations, l'ont abandonné au gouvernement. Il est encore détenu à Port-Colborne.

Le 9 août, le vapeur *Windsor* remontant à vide, était entré sans encombre dans l'écluse n° 12. Les matelots du navire levèrent les vannes dans les portes d'amont tandis qu'on fermait les portes d'aval. Le courant causé dans l'écluse fit fermer les portes d'aval qui étaient très imparfaitement fermées. Ceci produit un fort contre-courant qui emporta le *Windsor* dans les portes d'amont les emportant. Le vapeur et les eaux du bief supérieur emportèrent aussi les portes d'aval. On a placé quatre portes de rechange. La navigation a été reprise dans le canal après avoir été interrompue pendant vingt-sept heures. On a eu de la difficulté à enlever les portes brisées, qui étaient toutes pressées et engagées l'une dans l'autre entre les murs de l'écluse dans le renforcement inférieur.

Un petit accident s'est produit le 16 août, alors que le vapeur *Turret Crown,* remontant, a frappé la porte du chemin de halage de l'écluse n° 15 et brisa le couronnement. On a effectué des réparations et on a placé un couronnement de rechange, ce qui a retardé la navigation pendant environ six heures.

Un autre accident a eu lieu le 23 août. Le navire *John B. Ketcham 2nd,* remontant à vide, emporta trois portes à l'écluse n° 6. On a placé des portes de rechange et la navigation a été reprise après 16½ heures.

Un autre petit accident s'est produit le 10 novembre. Un morceau de la plaque d'acier de la défense de virure de la péniche *Ungava* s'est rompu et est tombé sur le plancher du renforcement supérieur de l'écluse n° 18. En fermant la porte, cet obstacle fit sortir la porte du chemin de halage hors de son attache. Il a fallu assécher l'écluse et faire venir la machine à soulever les portes de Port-Dalhousie afin de remettre la porte en place. La navigation a été interrompue pendant à peu près huit heures.

ÉBOULIS.

Un éboulis considérable causé par l'étiage s'est produit le 4 décembre sur la rive ouest du niveau supérieur à un demi-mille environ au nord du pont du chemin de fer *Air Line,* interrompant complètement la navigation. Heureusement, on a pu se procurer une drague à Thorold, et on a pris des mesures avec la *Windsor Dredging Company* pour qu'elle enlève immédiatement assez de matières pour que les navires y passent en toute sûreté. On avait projeté d'enlever le reste et la plus grande partie de l'éboulis en avril 1915, avant l'ouverture de la navigation.

La navigation a été retardée à peu près quatre jours pour les vapeurs chargés et trois jours pour les navires à vide.

AMÉLIORATIONS.—NOUVEAU CANAL.

On a adjugé à MM. T. Bradley et David Walker l'entreprise de fournir et de placer un revêtement de pierres le long de certaines parties du niveau supérieur, entre Thorold et Port-Colborne. Ce travail a été accompli d'une manière satisfaisante au cours de l'été.

A l'ouverture de la saison de navigation de 1915, on avait installé l'appareil de sûreté Gowan sur les portes d'amont des écluses n°s 5, 7, 9, 10, 17, 18, 19, 21 et 24.

Toutes les portes d'aval de toute les écluses ont été munies d'un appareil de fermeture pendant l'hiver 1914-15 afin d'empêcher les portes d'aval d'être emportées par les eaux lorsque les portes d'amont sont arrachées de leurs heurtoirs par des navires et emportées.

On a installé des portes de protection du type à ascension à charnières aux approches du pont Welland. Elles ont donné satisfaction.

PORT-COLBORNE.

L'élévateur à grain du gouvernement a été très employé en 1914; presque deux fois plus que l'année précédente. L'élévateur a reçu 38,604,140 boisseaux de grain.

contre 21,441,826 en 1913 et 9,839,310 boisseaux en 1912. Les recettes nettes ont été de $103,822.49, en comparaison de $53,047.46 l'année précédente. Les affaires de cet élévateur depuis sa construction en 1908 ont augmenté de la manière la plus constante et la plus satisfaisante.

Les travaux de construction à l'aile donnant à l'élévateur une capacité d'emmagasinage totale de 2,000,000 boisseaux se sont encore continués pendant l'année. Ils ont entravé et paralysé le fonctionnement de l'élévateur.

RÉPARATIONS—NOUVEAU CANAL.

Les réparations ordinaires ont été faites au nouveau canal pendant l'année. A cause de la guerre, et à titre de prudence, la nouvelle écluse de Port-Colborne, qui n'avait pas servi depuis quelques années, a été ouverte et exploitée comme par le passé. Les portes qui étaient toutes pourries ont été réparées; le pavé de l'écluse a été débarrassé par des plongeurs de toutes les pierres nuisibles. Pendant l'année on a renouvelé au moyen d'ouvrages en béton les passerelles des déversoirs appartenant aux écluses n°s 8, 9, 10, 11, 18, 20 et 24; on a aussi établi un pont sur la décharge de l'écluse n° 12; ces réparations étaient d'une nécessité urgente.

RÉPARATIONS—VIEUX CANAL.

Le vieux canal fut mis à sec pendant deux semaines, à partir de la dernière semaine du mois de mai, et on y a fait subir des réparations aux bajoyers. Il nous a fallu stabiliser dans le béton les plates-formes des déversoirs des écluses n°s 4 et 9, vu que celles-ci avaient été affouillées considérablement. Les propriétaires de moulin ont profité de la mise à sec des écluses pour faire les réparations nécessaires.

Au cours de l'année on a fait les réparations qui ont été jugées nécessaires.

Les passerelles établies sur les déversoirs des écluses n°s 12, 14, 15 et 20, et qui se trouvaient dans un état dangereux ont été remplacées par des petits ponts en béton.

On a remplacé le pont en bois, qui était en très mauvais état et par conséquent très dangereux pour les passants, par un pont en béton que l'on a jeté sur le coursier hydraulique de la route de Thorold, près de Hennessey, à Sainte-Catherine.

Au-dessus du passage latéral de l'écluse n° 5, à Sainte-Catherine, le pont en bois qui était en très mauvais état a été remplacé par un pont en béton.

On a commencé les travaux du nouveau pont en béton et à tabliers permanents en vue de remplacer le pont tournant au-dessus de la voie publique et jeté sur l'écluse n° 24 du vieux canal à Thorold; ce vieux pont était en très mauvais état et dangereux. On a de suite jeté un pont en bois temporaire sur l'écluse afin de faciliter les travaux du nouveau pont et de permettre la continuation du trafic à cette traverse.

La ville de Sainte-Catherine a terminé le pont élevé qui traverse la rue Ontario et le vieux canal ainsi que les coursiers. Ce pont élevé se compose d'arches en béton et de treize entre-pilliers.

COURSIER D'ALIMENTATION DU CANAL WELLAND.

Il n'y a pas eu de crue des eaux sur la Grande rivière ce printemps (1915), le débit de la rivière a été très uniforme et régulier.

On a fait beaucoup de travail à l'écluse de Dunnville. L'ancienne écluse en bois était devenue en très mauvais état, et les murs étaient tous pourris; le radier avait été affouillé et l'eau s'y infiltrait considérablement; les portes étaient brisées. Les deux bouts de l'écluse furent reconstruits en béton. Les portes furent renouvelées et ajustées à l'ancien canal. Le vieux pont tournant en bois qui s'étendait à travers la partie supérieure de l'écluse a été détruit et remplacé par un pont en bois temporaire avec des entre-piliers permanents. L'an prochain on se propose de construire à cet endroit un pont-levis en acier.

On a aussi réparé le pont tournant qui se trouve à Forks-Road et qui traverse le coursier d'alimentation; le pilier central et les culées furent reconstruites en béton. La rampe d'approche de ce pont a été baissée de deux pieds.

On a aussi creusé et nettoyé, puisqu'ils étaient remplis et en très mauvais état, le fossé d'arrière sur le côté sud du coursier d'alimentation, à partir du ponceau en béton qui se trouve à l'est de Marshville jusqu'au pont de Pettit-Road, le fossé d'arrière sur le côté nord du canal d'alimentation à partir du ponceau du creek Sunfish jusqu'au pont de Inman-Road; on a fait de même du canal d'arrière qui se trouve sur le côté nord du coursier d'alimentation, à partir de la vanne de la route Hutchinson jusqu'à la gare du Grand-Tronc à Stromness.

Le vieux pont en bois qui se trouvait au-dessus du fossé d'arrière, sur le côté nord du canal d'alimentation entre les lots 29 et 30, township de Wainfleet, étaient dans un état absolument dangereux; on l'a reconstruit sur des piliers et des assises en béton.

On a construit un ponceau de décharge en béton, dont l'ouverture a 24 pouces de diamètre, à travers la berge nord et à la traverse de la route de Bird; ce canal servira de débouché aux eaux supplémentaires du canal d'arrière pendant les crues du printemps.

A cause de la reconstruction de l'écluse de Dunnville, on a complété le coursier d'alimentation pendant que l'écluse était à sec, et, en conséquence, la navigation a été arrêtée à partir du 22 juillet 1914, jusqu'au 11 janvier 1915.

REMARQUES GÉNÉRALES.

Le niveau moyen de l'eau dans le lac Ontario, au cours de la saison de navigation de 1914, a été de onze pouces plus bas que celui de 1913, le niveau du lac Erié a été de huit pouces plus bas qu'à la saison précédente.

REMARQUES GÉNÉRALES.

Le 5 août 1914, immédiatement après la déclaration de guerre, on a placé des sentinelles chargées de surveiller les levées, les constructions, etc., du canal.

On a mis à sa retraite l'employé M. Cornélius O'Gorman; sa retraite a pris effet le 15 décembre 1914.

M. Arthur W. Bradley, employé retraité, décéda le 15 août 1914.

On a ajouté à ce rapport un état servant à indiquer les sommes d'argent perçues pour dommages causés au canal par les différents bateaux, etc.; on y a aussi joint un état indiquant la profondeur de l'eau sur le pavé des écluses à Port-Dalhousie et Port-Colborne pour chaque mois de l'année.

Respectueusement soumis,

L. D. HARA,
Ingénieur-surintendant suppléant.

Etat indiquant la profondeur de l'eau, au maximum et au minimum, sur le busc d'aval de l'écluse n° 1, nouveau canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice clos le 31 mars 1915.

Mois.	Busc d'aval.				Moiss.	Busc d'aval.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1914.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	1914.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Avril	16	9	16	0	Octobre	16	1	15	6
Mai	17	0	16	8	Novembre	15	5	15	1
Juin	17	0	16	10	Décembre	15	3	14	7
Juillet	17	0	16	9	1915.				
Août	16	10	16	4	Janvier	14	8	14	6
Septembre	16	5	16	1	Février	15	1	14	8
					Mars	15	3	15	0

CANAL WELLAND.

Tableau indiquant le maximum et le minimum de la profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 26, nouveau canal Welland, Port-Colborne, pour l'exercice clos le 31 mars 1915.

Mois.	Busc d'aval.				Mois.	Busc d'aval.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1914.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	1914.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Avril	15	9	13	5	Octobre	15	10	13	1
Mai	15	11	13	11	Novembre	15	7	13	6
Juin	15	6	14	10	Décembre	15	6	12	3
Juillet	15	7	14	6	1915.				
Août	15	3	14	5	Janvier	14	4	12	2
Septembre	15	8	13	7	Février	13	10	10	2
					Mars	13	6	12	9

RELEVÉ des dommages au canal Welland durant l'exercice expiré le 31 mars 1915 et des sommes payées à raison de ces dommages.

Date du dommage ou amende.	Nom du bateau.	Montant du dommage ou amende.	Montant payé.	Date du paiement.	Où payé.
1914.		$ c.	$ c.	1914.	
30 avril....	Vap. Compton....	3,650 51	3,650 51	....	Département.
15 mai.....	" Fordonian....	13 60	13 60	27-14 juin...	Port-Dalhousie.
20 "	Brg. Ungava....	136 45	136 45	6-15 " ...	"
26 "	Vap. Saskatoon....	156 16	156 16	24-14 sept..	"
30 "	" Stormount....	185 37	185 37	6-15 juin...	"
6 juin.....	" Corunna....	10 25	10 25	25-14 août..	"
10 "	" Pueblo....	7,834 47	7,834 47	....	Département.
23 "	" Chas. Beatty....	13 46	13 46	22-14. août.	Port-Dalhousie.
30 "	Toueur Meteor et Derrick chaland..	18 46	18 46	25-14. sept..	"
7 juillet....	Vap. Wm. A. Haskell....	32 82	32 82	25-14 août..	"
8 "	" St. Joseph....	13 15	13 15	24-14 juillet	"
21 "	" Key West (amende)....	10 00	10 00	3-14 août..	"
23 "	Drague C. M. Hall....	8 68	8 68	13-15 mai...	"
27 "	Vap. Sarnor....	2,180 98	Vaisseau ab	andonné au	gouvernement.
3 août.....	" Stanstead....	10 09	10 09	31-14 août..	Port-Dalhousie.
5 "	" A. E. McKinstry....	17 74	17 74	16-14. sept..	"
5 "	" Strathcona....	14 20	14 20	24-14 " .	"
9 "	" Windsor....	6,497 31	6,497 31	....	Département.
11 "	" J. W. Nicholas....	27 91	27 91	13-15 mai...	Port-Dalhousie.
11 "	" J. W. Nicholas (amende)....	15 00	15 00	17-14 août..	"
16 "	" Turret Crown....	39 32	39 32	26-14 août..	"
19 "	" J. B. Ketcham 2e....	51 27	51 27	15-14 sept..	"
21 "	" Keyport (amende)....	15 00	15 00	27-14 " .	"
22 "	" Rosemount....	17 43	17 43	1-14 oct...	"
23 "	" J. B. Ketcham 2e....	4,107 48	4,107 48	....	Département.
30 "	" E. L. Fisher....	15 60	15 60	14-15 janv..	Port-Dalhousie.
25 "	" J. B. Ketcham 2e....	12 16	12 16	13-15 mai..	"
30 "	" Beaverton (amende)....	15 00	15 00	5-14 sept..	"
31 "	" J. W. Nicholas (amende)....	15 00	15 00	1-14 nov...	"
3 sept.....	" Canadian (amende)....	15 00	15 00	22-14 sept...	"
3 "	" H. E. Packer (amende)....	15 00	15 00	9-14 " .	"
3 "	" Donnacona (amende)....	15 00	15 00	22-14 " .	"
4 "	" Acadian (amende)....	15 00	15 00	6-14 oct....	"
10 "	" A. E. Ames (amende)....	15 00	15 00	9-14 " .	"
4 oct.....	" Rock Ferry....	14 07	14 07	23-15 juin...	"
19 sept.....	" Toiler....	196 95	196 95	14-14 oct....	"
4 oct.....	Brg. Hamilton....	14 09	14 09	8-15 janv..	"
4 "	" Ungava....	63 00	63 00	8-15 " ..	"
10 nov.....	" Ungava....	162 13	162 13	9-15 fév...	"
1915. fév.....	Jas. H. Corbett....	77 80	77 80	19-15 avril..	Ste-Catherine.

RAPPORT DE L'INGENIEUR SURINTENDANT, CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

SAULT-SAINTE-MARIE, le 1er avril 1915.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un rapport touchant l'entretien et l'exploitation du canal du Sault-Sainte-Marie, pour l'exercice clos le 31 mars 1915.

Le canal fut ouvert au trafic le 20 avril, et la saison de navigation était close le 14 décembre, soit 239 jours en tout.

Le trafic par le canal du Sault-Sainte-Marie accuse cette année une diminution si on le compare à celui des années précédentes. Le trafic de marchandises par les canaux canadiens et américains, au cours de la saison de 1914, s'est chiffré à 55,369,934 tonnes, soit une diminution de 30.5 pour 100; le nombre de voyageurs a été de 59,801, soit une diminution de 22.5 pour 100, tandis que le nombre de tonnes représentées par la totalité des bateaux en circulation a été de 41,986,369, soit une diminution de 27.6 pour 100.

Le nombre de tonnes représentées par les bateaux canadiens naviguant dans les canaux a été de 4,270,624, une diminution de 1.3 pour 100, et le nombre de tonnes représentées par les marchandises portées par les bateaux canadiens se chiffrait à 4,911,705, soit une diminution de 1.1 pour 100. Ces chiffres indiquent un faible pourcentage de diminution si on les compare à la diminution totale de 27.6 pour 100 et de 30.5 pour 100, respectivement, telle qu'indiquée plus haut.

Le nombre de tonnes de marchandises en transport sur le canal canadien a été de 27,600,489, soit une diminution de 35.3 pour 100; le nombre de voyageurs a été de 30,502, soit une diminution de 17.2 pour 100; et le tonnage total des vaisseaux a été de 17,295,963 tonnes, soit une diminution de 33.3 pour 100.

La diminution du trafic sur le canal canadien a été causée en partie par la dépression dans les affaires durant la saison dernière et aussi par l'ouverture de la nouvelle "troisième écluse" du canal américain.

La nouvelle écluse de Davis, ou "troisième écluse" comme on l'appelle communément, du canal américain a été ouverte au trafic le 21 octobre 1914. L'écluse a 80 pieds de largeur, 1,350 pieds de longueur entre les portes, soit un parcours d'éclusage de 1,300 pieds, et porte sur son pavé une profondeur d'eau de 24.5 pieds à marée basse. Bien que cette profondeur soit plus considérable que dans n'importe laquelle des deux écluses, Poe ou Canadienne, toutefois on ne peut faire servir ce surplus d'eau avant que la profondeur de l'eau dans les abords de la rivière corresponde à celle des écluses. A l'heure actuelle la profondeur de l'eau dans l'écluse du côté canadien contrôle le tirage des vaisseaux chargés.

Le plus gros vaisseau sur les lacs à l'heure actuelle a une longueur de 625 pieds; la nouvelle écluse pourra donc contenir deux de ces bateaux, et donner un espace raisonnable entre les deux.

ACCIDENTS ET DOMMAGES.

Le 25 avril, lorsqu'on était à fermer les portes auxiliaires, il s'introduisit un peu de glace à l'arrière du talon de la porte du nord qui se foula à cause de l'excentricité dans le pivot de la porte; les deux barres d'acier de 4 pouces qui servaient de bras de support furent brisées. On a remplacé ces barres par de nouvelles barres qui furent placées sur les portes de garde inférieures; on a aussi ajouté d'autres barres à la place de celles qui furent brisées.

Le 11 juillet dernier, au moment d'entrer dans l'écluse, le bateau à vapeur *Geo. A. Graham* frappa la plaque d'acier qui se trouve sur la face de la porte principale

supérieure du nord et plia cette plaque d'environ un pied à sa partie supérieure. On n'a pas fait de réparations immédiates car les dommages causés n'étaient pas assez graves pour empêcher le fonctionnement de la porte d'écluse, et aussi à cause du fait que des réparations à cette date auraient beaucoup nui à la navigation et au trafic. Les réparations nécessaires seront faites avant l'ouverture de la navigation.

Le 25 août et au moment de rencontrer un bateau à vapeur qui se dirigeait du côté d'amont, le bateau à vapeur *Jos. S. Morrow,* qui venait de sortir de l'écluse et se dirigeait du côté d'aval, fut poussé avec vigueur sur le côté nord du chenal contre la berge gauche par une drague qui était en fonctionnement à cet endroit. Le vapeur en fut dégagé le jour suivant sans dommages considérables.

Le 19 novembre, l'engrenage de l'appareil qui sert à faire fonctionner les portes principales de l'écluse inférieure fut brisé et le moteur renversé par un balai qui avait été laissé sur l'appareil et qui était tombé dans l'engrenage. On fit les réparations nécessaires sans retard pour le trafic.

AMÉLIORATIONS.

Le tablier du pilier inférieur du côté sud qui était en très mauvais état depuis longtemps a été brisé sur une longueur de 104 pieds et jusqu'au-dessous du niveau de l'eau et reconstruit avec des murs d'avant et d'arrière en béton et rempli à l'intérieur avec des pierres. On a remplacé les vieux poteaux en bois par trois poteaux d'acier.

Il nous reste encore à renouveler une bonne partie de ce pilier.

On a immédiatement placé onze poteaux d'acier sur base en béton en amont de l'écluse; on en a placé cinq sur le côté nord et six sur le côté sud en remplacement des vieux poteaux en bois qui étaient pourris.

La route et le trottoir en béton qui avaient été commencés l'an dernier ont été terminés cette année à partir d'un point situé à 200 pieds à l'est du barrage mobile jusqu'à l'extrémité ouest du terrain. Ceci termine tous les travaux à faire à l'ouest de la rue Huron.

Il nous reste encore à améliorer le côté est de la rue Huron.

On a continué le remplacement des flottes tout le long du côté nord du canal par des flottes plus larges; on a aussi construit huit nouvelles flottes de 6 pieds de largeur et de 100 pieds de longueur.

On a construit une nouvelle maison sur la pointe aux Pins et qui devra servir de poste de vigie; l'ancien édifice tombait en ruines.

Dès la déclaration de guerre, le 4 août dernier, on a placé un gardien sur le terrain du canal. Aussi, sur la demande des autorités militaires, on a placé sur le canal des hommes chargés de recevoir sur le quai les cordages d'amarrage afin de permettre aux bateaux de garder à leur bord tout leur équipage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. W. LeB. ROSS,

Ingénieur-surintendant.

CANAL SAULT-SAINTE-MARIE—Etat comparatif depuis l'ouverture de l'écluse, 9 septembre 1895.

—	Saison.	Augmentation ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augmentation ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augmentation ou diminution comparativement à la saison précédente.
	1895		1896		1897	
Période de navigation......	9 sept.	....	7 mai	....	27 avril	
	6 déc.	....	10 déc.	....	14 déc.	
Tonnage enregistré au Can.	125,240	....	586,571	461,331	398,343	−188,228
" " aux E.-U	623,131	....	3,810,794	3,187,663	3,406,018	−404,776
Tonnage, total............	748,371	....	4,397,365	3,648,994	3,804,361	−593,004
Eclusage..................	698	....	3,042	2,344	2,976	−66
Passages de vaisseaux	1,193	....	5,189	3,996	4,376	−813
Heure de passag...........	212 h. 27 m.	....	984 h. 22 m.	771 h. 55 m.	684 h. 11 m.	−300h. 11m.
Moyenne du temps en écluse	18·26 m.	....	18·42 m.	....	.. 13·79 m.	
	1898		1899		1900	
Période de navigation.......	11 avril	....	26 avril	....	23 avril	17,769
	9 déc.	....	20 déc.	....	16 déc.	—772,302
Tonnage enregistré au Can.	403,331	4,988	561,759	158,428	579,528	−754,533
" " aux E.-U.	2,354,606	−1,051,412	2,388,441	33,835	1,616,139	−405
Tonnage, total.............	2,757,937	−1,046,424	2,950,200	192,263	2,195,667	−657
Eclusage..................	2,520	−456	2,610	90	2,205	−101h. 52m
Passages de vaisseaux.......	3,712	−664	3,820	108	3,163	
Heure de passage..........	609 h. 30 m.	−74 h. 41 m.	643 h. 16 m.	33 h. 46 m.	541 h. 24 m.	
Moyenne du temps en écluse	14·51 m.	....	14·78 m.	....	14·73 m.	
	1901		1902		1903	
Période de navigation	20 avril	....	1er avril	....	2 avril	
	21 déc.	....	20 déc.	....	13 déc.	
Tonnage enregistré au Can.	776,331	196,803	1,366,087	589,756	1,616,385	250,298
" " aux E.-U.	1,672,631	56,492	3,238,069	1,565,438	3,145,020	−93,049
Tonnage, total.............	2,448,903	253,295	4,604,156	2,155,194	4,761,405	157,249
Eclusage..................	2,906	701	3,418	512	3,242	—176
Passages de vaisseaux......	4,243	1,080	5,169	926	4,418	—751
Heure de passage..........	724 h. 38 m.	183 h. 14 m.	925 h. 57 m.	201 h. 19 m.	883 h. 10 m.	−42h. 47m.
Moyenne du temps en écluse	14·96 m.	....	16·25 m.	....	16·34 m.	
	1904		1905		1906	
Période de navigation.......	30 avril	....	10 avril	....	14 avril	
	26 déc.	....	20 déc.	....	22 déc.	
Tonnage enregistré au Can.	1,557,335	−59,050	1,799,336	242,001	1,959,186	159,850
" " aux E.-U.	2,673,090	−471,930	3,739,224	1,066,134	4,399,990	660,766
Tonnage, total.............	4,230,425	−530,980	5,538,560	1,308,135	6,359,176	820,616
Eclusage..................	3,012	−230	4,031	1,019	4,152	121
Passages de vaisseaux......	4,092	−326	5,853	1,761	5,913	
Heure de passage	811 h. 28 m.	−71h. 42 m.	1,060h. 10m.	249 h. 10 m.	1,131h. 23m.	70 h. 24 m.
Moyenne du temps en écluse	16·16 m.	....	15·79 m.	....	16·35 m.	
	1907		1908		1909	
Période de navigation......	22 avril	....	21 avril	....	21 avril	
	15 déc.	....	15 déc.	....	16 déc.	
Tonnage enregistré au Can.	2,288,349	329,163	2,556,552	268,203	2,912,586	356,034
" " aux E.-U.	9,961,977	5,561,987	7,038,389	−2,923,588	14,899,562	7,861,173
Tonnage, total.............	12,250,326	5,891,150	9,594,941	−2,655,385	17,812,148	8,217,207
Eclusage..................	4,596	440	3,667	929	5,046	1,379
Passages de vaisseaux......	6,153	240	5,344	−809	6,420	1,076
Heure de passage	1,362h. 08m.	230 h. 45 m.	1,258h. 35m.	−103h. 23m.	1,853h. 45m.	595 h. 10 m.
Moyenne du temps en écluse	17·78 m.	....	20·59 m.	....	17·31 m.	

CANAL SAULT-SAINTE-MARIE—Etat comparatif depuis l'ouverture de l'écluse, 9 septembre 1895—*Fin.*

—	Saison.	Augmentation ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augmentation ou diminution comparativement à la saison précédente.	Saison.	Augmentation ou diminution comparativement à la saison précédente.
	1910		1911		1912	
Période de navigation	12 avril 15 déc.	....	22 avril 13 déc.	....	24 avril 19 déc.	
Tonnage enregistré au Can.	3,122,068	209,482	3,089,863	−32,205	3,273,614	183,751
" " aux E.-U.	20,227,083	5,327,521	16,242,103	−3,984,980	22,516,040	6,273,937
Tonnage, total	23,349,151	5,537,003	19,331,966	−4,017,185	25,789,654	6,457,688
Eclusage	6,110	1,064	5,229	−881	6,200	971
Passages de vaisseaux	8,285	1,865	6,802	−1,483	7,866	1,064
Heure de passage	2327h. 40m.	473 h. 55 m.	1704 h. 25 m.	−623h. 15m.	1811 h. 45 m.	107 h. 20 m.
Moyenne du temps en écluse	22·86. m	....	19·55 m.	....	17·53 m.	
	1913		1914			
Période de navigation	13 avril 14 déc.	....	20 avril 14 déc.			
Tonnage enregistré au Can.	3,746,369	472,755	3,471,713	−274,656		
" " aux E.-U.	22,180,727	−335,313	13,824,250	−8,356,477		
Tonnage, total	25,927,096	137,442	17,295,963	−8,631,133		
Eclusage	6,266	66	4,712	−1,554		
Passages de vaisseaux	8,197	331	6,078	−2,119		
Heure de passage	2145 h. 50 m.	334 h. 05 m.	1654 h. 30 m.	−491h. 20m.		
Moyenne de temps en écluse	20·54 m.					

RAPPORT touchant la somme de trafic dans les canaux canadien et américain au Sault-Sainte-Marie.

Année.	Nombre de vaisseaux en passage.	Tonnage des vaisseaux enregistré.	Tonnage des marchandises.	Coût de transport par tonne par mille.	Estimation des marchandises transportées	Pourcentage des marchandises transportées par des vaisseaux canadiens.	Nombre de voyageurs.
				Par mille.	$	Pour-cent.	
1855	193	106,296	14,503	....	....	....	8,295
1860	916	403,657	153,721	....	....	....	9,230
1865	997	409,062	181,638	....	....	....	19,777
1870	1,828	690,826	539,883	....	....	....	17,153
1875	2,023	1,259,534	833,465	....	....	....	19,685
1880	3,503	1,734,890	1,321,906	....	....	....	25,766
1885	5,380	3,035,987	3,256,628	....	....	....	36,147
1890	10,557	8,454,435	9,041,213	1·3	102,213,948	3·5	24,856
1891	10,191	8,400,685	8,886,759	1·35	128,178,208	4·0	26,190
1892	12,580	10,647,203	11,214,333	1·31	135,117,267	3·8	25,896
1893	12,008	8,949,754	10,796,572	1·1	145,436,957	4·1	18,869
1894	14,491	13,110,366	13,195,860	·99	143,114,502	3·5	27,236
1895	17,956	16,806,781	15,062,580	1·14	159,575,129	3·75	31,656
1896	18,615	17,249,418	16,239,061	·99	195,146,842	3	37,066
1897	17,171	17,619,923	18,982,755	·83	218,235,927	3	40,213
1898	17,761	18,622,764	21,234,634	·79	233,069,740	2·2	43,426
1899	20,255	21,958,347	25,255,810	1·05	281,364,750	3·1	49,082
1900	19,452	22,315,834	25,643,073	1·18	267,011,959	3	58,555
1901	20,041	24,626,976	28,403,065	·99	289,906,865	4	59,663
1902	26,659	31,955,146	35,961,146	·89	358,306,300	4	59,377
1903	18,596	27,736,444	34,674,437	·92	349,405,014	6	55,175
1904	16,120	24,364,138	31,546,106	·81	334,502,686	6	37,695
1905	21,679	36,617,699	44,270,680	·85	416,965,484	5	54,204
1906	22,155	41,098,324	51,751,080	·84	537,463,454	5	63,033
1907	20,437	44,087,974	58,217,214	·80	569,830,188	5	62,758
1908	15,181	31,091,730	41,390,557	·69	470,141,318	7	53,287
1909	19,204	46,751,717	57,895,149	·78	626,104,173	6	59,948
1910	20,899	49,856,123	62,363,218	·74	654,110,844	6	66,933
1911	18,673	41,653,488	53,477,216	·67	595,019,844	6	79,951
1912	22,778	56,736,807	72,472,676	·67	791,167,591	6	66,877
1913	23,795	57,989,715	79,718,344	·68	865,957,838	6	77,194
1914	18,717	41,986,339	55,369,934	·6	634,800,268	9	59,801

TERMINUS DE LA TRAVERSE DES WAGONS.

CAP TORMENTINE, N.-B., 21 juillet 1915.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur la construction des terminus de la traverse des wagons sur le détroit de Northumberland, au cap Tormentine, N.-B., et à la pointe de Carleton, Ile-du-Prince-Edouard.

TERMINUS DU CAP TORMENTINE.

Le 28 avril 1913, on a adjugé à M. A. T. Mackie une entreprise qui comporte la construction des approches d'une jetée en bois pour le débarcadère du traversier, s'étendant de la jetée actuelle à 727 pieds du côté de la mer et à 235 pieds du côté du port, et fournissant au traversier un mouillage abrité au débarcadère; la construction d'un brise-lames en moellons d'une longueur de 700 pieds, pour la protection du bassin de virage, le dragage d'un bassin de virage et des approches qui y conduisent du large à une profondeur de 20 pieds à la marée la plus basse du printemps.

Les principaux travaux exécutés sont: le dragage de 49,343 verges cubes de matériaux dans le bassin de virage; la construction de 500 pieds de caisson en deçà de la jetée actuelle; le remplage du caisson au moyen de 9,358 verges cubes de terre, pour procurer l'espace nécessaire au posage de la voie conduisant au débarcadère; la construction de 327 pieds de caisson du côté de la mer et de 234 pieds du côté du port pour le débarcadère du traversier; l'acquisition et la mise en place, au brise-lames, de 30,500 tonnes de remplissage de caisson, de 17,200 tonnes de tout-venant de carrière et de 3,500 tonnes de petits moellons, ainsi que des matériaux, y compris le bois et le fer livrés pour l'exhaussement de la jetée du cap Tormentine.

La carrière de l'entrepreneur est située à 36 milles du chantier, auquel elle est reliée par le chemin de fer Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard.

La marche de cette entreprise a été beaucoup retardée du fait que le chantier est très exposé aux intempéries, que la saison de travail possible est courte et que les tempêtes ont été une cause de perte de temps.

LE TERMINUS DE LA POINTE DE CARLETON.

Le 2 septembre 1913, fut adjugée à Roger Miller & Sons, une entreprise qui comporte la construction d'approches en moellons s'étendant à 1,600 pieds du rivage, suivie de 637 pieds de jetée du côté de la mer, et de 230 pieds du côté du port, constituant un mouillage abrité pour le traversier au débarcadère; la construction d'un brise-lames en moellons, d'une longueur de 700 pieds, qui constitue une protection pour le bassin de virage; et le dragage d'un bassin de virage et d'approches y conduisant au large, à une profondeur de 20 pieds à la plus basse marée du printemps.

A cause de l'absence de protection naturelle aux chantiers de Carleton et de la distance qui les sépare d'un port, les premiers travaux entrepris ont été des ouvrages de protection contre les tempêtes et un amarrage temporaire pour l'installation des entrepreneurs. Ceci a été réalisé par la construction du brise-lames à la plus basse marée du printemps dans toute sa longueur, et par la construction d'un revêtement en caisson de 200 pieds rempli de pierre, à l'intérieur de la ligne des approches en moellons à 1,500 pieds du rivage et faisant partie de ces approches. Un service de wagonnets à câble a été établi entre une tour construite sur un débarcadère temporaire et une autre sur le bord du rivage, et les travaux de construction des approches en moel-

lons ont été commencés. Pendant la saison, 111,000 tonnes de pierre ont été transportées et mises en place.

La partie principale de l'entreprise est l'acquisition et la mise en place d'environ 300,000 tonnes de pierre. Cette pierre est extraite de la carrière de la rivière Scoudac, située à trois milles et demi du Point-du-Chêne, et de la carrière Wallace, dans chaque cas le transport par eau à la pointe de Carleton est d'environ 40 milles. Pour cette fin, les entrepreneurs se sont procurés un nombre suffisant d'embarcations qui assureront la livraison de la pierre.

Les entrepreneurs se sont procuré aussi l'installation et l'outillage nécessaires, afin de commencer de bonne heure la construction de caissons au Point-du-Chêne pour le débarcadère de la traverse de Carleton.

Les conditions climatériques défavorables et la brièveté de la saison ont empêché de faire plus de progrès, l'outillage et l'organisation des entrepreneurs étant tout ce qu'on peut désirer de mieux.

L'EMBRANCHEMENT DE CARLETON.

La construction de l'embranchement de chemin de fer reliant au terminus de la Pointe de Carleton l'embranchement du chemin de fer de l'île du Prince-Edouard au cap de la Traverse a été commencée le 1er décembre 1913, et une distance de trois milles a été entreprise à la journée. Le déblaiement, le régalage, les fossés et la construction des ponceaux ont été faits d'avance, laissant à placer une quantité approximative de 25,000 verges cubes de ballast pour compléter le régalage.

La voie a été posée sur une distance de deux milles et quart et on s'est procuré tous les matériaux et l'équipement nécessaires pour compléter ces travaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. B. FRIPP,

Ingénieur dirigeant.

CHEMIN DE FER DE LA BAIE D'HUDSON.

WINNIPEG, 24 juillet 1915.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'année financière finissant le 31 mars 1915, sur la marche des travaux du chemin de fer de la baie d'Hudson.

RÉGALAGE.

L'entreprise a été déblayée jusqu'à quelques milles du deuxième croisement de la rivière Nelson (borne milliaire n° 332) et les opérations de régalage ont été exécutées entre les bornes milliaires 130 et 293; il y a maintenant 100 milles de ce parcours prêts pour la pose de la voie, mais il existe cependant un certain nombre de déclivités accentuées et de courbes qui devront être remplies avant que le régalage ne soit terminé.

Depuis deux mois les entrepreneurs ont distribué des fournitures jusqu'à 40 milles de Port-Nelson (borne milliaire 383) en vue de la continuation des travaux pendant la prochaine saison.

POSE DE LA VOIE.

Pendant l'année on a posé les rails sur un total de 118 milles de la ligne principale et 12 milles de voies d'évitement, ce qui porte l'extrémité de la voie complétée à la borne milliaire n° 220; 500,000 traverses ont été livrées sur l'entreprise.

LIGNE TÉLÉGRAPHIQUE.

Environ 155 milles de ligne télégraphique ont été construits cette saison, amenant le télégraphe à la borne milliaire 175.

BALLASTAGE ET RÉGALAGE DE SURFACE.

Trois puits ont été ouverts durant l'année et le régalage de surface a été exécuté jusqu'à la borne milliaire 175. La section allant de la borne 0 à la borne 56, qui a été exhaussée l'an dernier a reçu la dernière touche, à l'exception de quelques rampes accentuées, et elle est maintenant en excellente condition.

Les matériaux appropriés au ballastage sont très rares entre les bornes milliaires 127 et 242, et nous n'y avons pas trouvé un seul point satisfaisant.

Quoique nous ayons bien exploré la région dans ce but. Il faudra donc transporter le ballast du puits situé à la borne milliaire n° 127. Cependant, les matériaux de remplissage pour les rampes accentuées se rencontrent à proximité de ces dernières. A partir de la borne milliaire 242 nord, je suis heureux de dire que les matériaux de ballastage sont assez abondants.

RÉSERVOIRS.

Sept réservoirs du type réglementaire ont été construits cette saison et trois d'entre eux ont été remplis d'eau.

VIADUCS.

Sept viaducs et un certain nombre d'ouvertures de pilotis ont été érigés pendant la saison.

LEVÉES.

Le tracé final a été terminé jusqu'à Port-Nelson vers la fin d'août, et on a obtenu une ligne très satisfaisante. La longueur totale de la ligne de Le-Pas à Port-Nelson est de 424 milles; elle n'est que de 22 milles plus longue que la distance à vol d'oiseau entre ces deux points, de sorte que la direction générale est exceptionnellement bonne.

Des relevés revisés ont été faits en différents points entre les rapides de Manitou et Port-Nelson, et ils ont eu pour résultat des retranchements de quantités se chiffrant en argent à $150,000.

Les tracés revisés, adoptés pour les croisements de la rivière Nelson aux rapides de Manitou et de Kettle, ont permis de réaliser une économie considérable qui, d'après mon estimation, s'élèvera à près de $200,000.

NOTES GÉNÉRALES.

En raison de l'extrême douceur de la température et de l'absence de neige durant les mois de février et mars, l'envoi des hommes et des fournitures a dû être fait plus tôt qu'auparavant, mais tous les débarquements ont été opérés dans de bonnes conditions et les hommes arrivent maintenant à leurs camps respectifs.

Des stations d'ingénieurs ont été établies jusqu'à la borne milliaire n° 393. La route de Tote a été terminée jusqu'à Port-Nelson le 19 février, de sorte qu'on a pu conduire les hommes à cet endroit et maintenir pendant tout l'hiver en opération un service postal entre Le-Pas et Port-Nelson.

ACCIDENTS.

J'ai le regret de rapporter que deux membres du personnel du corps des ingénieurs ont été victimes d'accidents mortels, savoir: J. N. McKay, commis au contrôle des heures de travail à la résidence n° 10, qui a été tué en essayant de monter sur un convoi chargé de gravier, le 15 juillet; et James Wilson, ingénieur résident de la résidence n° 23, qui s'est noyé le 24 août dans les rapides Shell de la rivière Nelson. G. Lyons a été sérieusement blessé le 29 août par la décharge accidentelle d'un fusil. Quatre des hommes de l'entrepreneur ont aussi été tués par des explosions de dynamite dans les coupes de roc.

SOMMAIRE DES TRAVAUX EXÉCUTÉS DU 1ER AVRIL 1914 AU 31 MARS 1915.

Régalage prêt à recevoir les rails	110	milles.
" partiellement terminé	53	"
Voie posée sur ligne principale	118	"
" lignes d'évitement	12	"
Ligne télégraphique construite	115	"
Ballastage	50	"
Régalage de surface	125	"
Réservoirs réglementaires érigés	7	
Viaducs construits	7	
Matériaux déplacés dans les opérations de régalage, sections 1, 2 et 3	2,970,000	
Matériaux déplacés comme ballast, régalage de surface et remblai pris au loin	730,000	

Bien à vous,

J. W. PORTER,

Ingénieur en chef.

TETE DE LIGNE DU CHEMIN DE FER DE LA BAIE-D'HUDSON A PORT-ARTHUR.

PORT-NELSON, 6 mai 1915.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter le rapport annuel suivant sur les travaux de la tête de ligne de la baie d'Hudson à Port-Nelson, pour l'année financière finissant le 31 mars 1915.

Le 1er avril 1914 trouva la température d'hiver se maintenant encore à Port-Nelson.

Au commencement d'avril, 150 hommes arrivèrent de l'extrémité de la voie parachevée, alors à environ 340 milles de distance, après avoir fait 240 milles en voitures attelées de chevaux, et le reste du trajet en traîneaux tirés par les chiens.

La glace n'est sortie de l'estuaire que le 3 juin, mais à partir du 15 mai, alors qu'elle commença à se décomposer et à se désagréger, il fut impossible aux hommes de circuler dessus ou d'y faire aucun travail, la dernière traversée à pied ayant eu lieu le 31 mai. Deux semaines avant cette date, les Indiens avaient annoncé l'ouverture de la rivière sur une distancce de 40 milles, aboutissant à Flamborough, un point situé à 8 milles en amont de l'emplacement du port.

Depuis le commencement d'avril jusqu'à la débâcle, en juin, toutes les énergies furent dirigées vers la préparation des travaux à exécuter durant la saison suivante. Environ cinquante hommes furent employés dans un chantier de coupe de bois sur la rive sud de l'estuaire, pendant qu'une nombreuse équipe était occupée à sauver le bois du vaisseau échoué, l'*Alette*. On construisit deux chalands pontés, l'un de 24 pieds par 70, et l'autre de 22 pieds par 60; tout le bois nécessaire à cette fin fut scié à la main. En même temps, on commença deux quais importants, avec solides revêtements en caisson, dont la construction exigea l'enlèvement de 8 pieds de glace solide et le creusage à la main dans l'argile gelée pour se procurer des matériaux de remplissage. Le prix de revient de ces matériaux est élevé, mais comme il n'y avait pas d'outillage disponible et qu'il fallait absolument des chalands et des quais, c'était inévitable. Pendant la même période furent exécutés beaucoup de travaux de moindre importance, mais qui absorbèrent le temps et le travail d'un nombre d'hommes considérable. Ces travaux comprennent l'exploration de la région, le creusage de puits, des forages et des sondages; des relevés topographiques et des sondages dans la rivière et le port sur une distance de 60 milles; la construction de grands signaux à Sam's-Creek, distance de 11 milles, et à Bear-Creek, distance de 5 milles; et plusieurs autres travaux trop nombreux pour être tous mentionnés.

Comme tous les matériaux de construction avaient été employés au cours de l'hiver dernier, les énergies furent employées au déblayage de l'emplacement probable de tous les édifices et des terrains d'entreposage, pendant qu'on commençait la construction d'un vaste système de drainage, nécessitant plus de 2 milles d'excavations, profondes de 5 pieds à plusieurs endroits, qui toutes exigèrent du minage à cause de la gelée qui avait durci la terre. En même temps, on établit un chemin de fer de tête de ligne—5 milles et demi de longueur—qui fut régalé, afin de faciliter le transport économique de toutes les fournitures entre les différents bâtiments, les quais et les parcs d'entreposage. La station Marconi, qui avait été érigée au milieu de l'hiver précédent, fut fermée temporairement du 15 mai au 1er juin afin de permettre de la compléter d'une façon convenable; mais depuis lors, elle a fourni un service ininterrompu, et c'est un bienfait pour le camp auquel elle transmet quotidiennement les bulletins de la guerre, pendant qu'elle assure la transaction des affaires officielles.

Du 1er juin au 13 août, date de l'arrivée du premier navire, tout le bois coupé sur la rivière Nelson fut amené jusqu'au port, tiré de l'eau et mis en piles sur des poutrelles, pendant que le bois sauvé de l'*Alette,* environ 200,000 pieds, fut mis en radeau et remorqués le long de la côte jusqu'à Port-Nelson.

Pendant la période susdite, le quai n° 1, construit l'année précédente, fut agrandi sur une longueur de 58 pieds et une largeur de 28; le quai n° 2 fut construit à une longueur de 200 pieds et une largeur variant de 40 à 60 pieds, le quai n° 3 fut aussi construit à une longueur de 260 pieds par 30 de largeur. Les nouveaux quais, n°s 2 et 3, sont à revêtement de caisson, parce que l'expérience du quai n° 1, qui avait été déplacé sur une distance de 4 pieds, avait démontré qu'une forme plus légère de construction ne résisterait pas à la glace. Le travail de remplissage des caissons fut très lent et très ardu, attendu que toute excavation devait être faite à la main; et comme on ne disposait que d'une locomotive auxiliaire de sept tonnes et demie, au moins la moitié des wagons durent être tirés par les hommes afin d'assurer l'achèvement des travaux au temps voulu. Ajoutons à cela que les travaux furent souvent entravés par de fréquente tempêtes du nord-est qui balayaient l'estuaire de la rivière Nelson, le plus souvent à la marée haute du printemps, alors que les eaux atteignirent leur plus grande hauteur.

Durant l'été dernier et jusqu'à l'achèvement des ouvrages mentionnés plus haut, le travail dans le port, tel que le halage et l'atterrissage du bois, avait été exécuté au milieu de grandes difficultés et de désappointements, à cause de l'action désastreuse des marées et des vagues; mais avec la superficie protégée rendue disponible par la construction de ces quais, on put compter sur une certaine mesure de sécurité contre ces orages.

Au commencement de juillet, une nombreuse équipe fut mise au travail pour monter et ériger le bras A, le bras-échelle et les autres parties de la drague *Port Nelson,* pendant qu'une autre équipe non moins nombreuse commençait à riveter, assembler et calfeutrer les 2,600 pieds de canalisation, avec les pontons nécessaires. La première équipe compléta son travail vers le 1er octobre, et l'autre aura sous peu terminé le sien.

Pendant les quelques semaines qui suivirent la débâcle dans l'estuaire de la rivière Nelson, de grandes quantités de glaces furent ballotées par les vents et les marées, pendant qu'une ceinture d'environ 200 pieds de largeur adhérait solidement par la gelée à la plage. Cette dernière fondit graduellement sans se détacher du sol. C'est dans cette ceinture que reposaient l'allège *Neophyte* et le remorqueur *Kathleen,* et pour les dégager il fallut faire sauter et creuser la glace qui les entourait. Après leur dégagement, cependant, on constata que les deux navires avaient subi l'hiver sans autre avarie que la perte du talon de la quille dans les deux cas. Ceci fut causé par le même mouvement de la glace qui fit dévier de sa position une partie du quai n° 1 et la plaça à angle droit avec le rivage. Le *Kathleen* fut mis à flot et mouillé dans le chenal le 22 juin, et le 25 ce fut le tour du *Neophyte,* tandis que la première chaloupe à essence fut mise à l'eau vers le 13 juin.

Pendant le mois de juillet, une chaloupe à essence et le remorqueur *Kathleen* furent occupés à poser les bouées du chenal à partir de l'eau profonde de la baie d'Hudson jusqu'en face de Boot-Creek; mais malheureusement, il fallut s'y prendre à deux fois, parce qu'à la fin de juillet la glace venue de la baie d'Hudson emporta plus de la moitié des bouées qui avaient été posées. La dernière apparition de la glace dans le port eut lieu le 24 juillet, et les bouées posées après cette date restèrent en place.

Avec le *Neophyte* et le *Kathleen* à flot on commença les opérations de sauvetage de la machinerie et des matériaux très utiles qui se trouvaient sur le navire naufragé *Clearense,* à 14½ milles des quais. Ce travail était entravé et rendu très dangereux par le peu de profondeur de l'eau qui entourait le navire et l'absence de protection contre les vagues de la baie d'Hudson; on ne put faire avec succès que sept voyages avec

pleins chargements. Parmi le matériel recueilli se trouvaient deux machines auxiliaires qui furent réunies ensemble et mises en service avant l'arrivée des bateaux. On sauva également une grande quantité de charbon et de bois. Quelques jours avant l'arrivée des navires, il avait été décidé d'abandonner le travail sur le *Clearense* et de commencer à travailler sur l'*Alette,* le plan étant de charger des chalands plats placés à côté du navire. Ce travail était commencé quand le premier navire arriva. Pendant l'année, on a sauvé un total de 700,000 pieds de bois de l'*Alette,* pendant que du *Clearense* on a débarqué environ 1,000 tonnes de charbon, de bois, de machines et de fournitures.

Le *Bonavénture* arriva le 13 août et fut promptement déchargé par le *Neophyte* et les chalands construits ici. Le *Shelba* et la *Bellaventure* arrivèrent le 19, accompagnés de deux nouveaux allèges à vapeur construits à Toronto, et du remorqueur *Yates,* acheté en Angleterre.

Un grand nombre d'ouvriers, qui avaient exécuté leurs contrats à Port-Nelson, profitèrent de l'occasion pour retourner à Halifax sur le *Bonaventure,* le premier navire à partir; mais les vaisseaux nouvellement arrivés amenaient un grand nombre d'hommes nouveaux pour prendre leurs places.

Du 13 août jusqu'au départ du dernier vaisseau, le 17 octobre, les trois nouvelles allèges et le *Neophyte* ont marché nuit et jour pour décharger les fournitures et les lourds matériaux de construction. Environ 19,000 tonnes de matériel sont arrivées dans le port au cours de la saison. Le *Bellaventure* en a apporté trois consignations, le *Bonaventure* et le *Sheba* deux chacun, le *Sharon* et le *Durley Chine* une chacun. Quatre vaisseaux appartenant à d'autres ministères sont venus dans le port. L'un d'eux, le *Minto,* allait porter une cargaison à Port-Nelson. Le vaisseau d'arpentage *Acadia* nous a pris 150 tonnes de charbon. On a partiellement déchargé les voiliers *Benmore* et *Bargany,* puis on les a échoués, avec le reste de leur cargaison qu'on a débarqué à l'automne.

La température, pendant l'été, a été très humide et désagréable, mais le mois d'octobre a été exceptionnellement beau. Le havre ne s'est couvert de glace fine que le 25 de ce mois. Les dossiers, ici, indiquent qu'il y a eu trente-six jours de pluie ou de neige au cours des mois de juillet, août et septembre. La perte de temps qui en a résulté a été sérieuse. Il vente toute l'année. L'anémomètre enregistre souvent des brises de 50 milles à l'heure. Le total des enregistrements de l'anémomètre pour l'année était de 104,110 milles, ce qui donne pour l'année une moyenne de 12 milles à l'heure.

Le tableau suivant indique la température mensuelle moyenne d'après les enregistrements du matin et du soir.

—	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre
1913	-42·0	-24·6	-15·1	22·5	29·3	43·9	53·0	51·7	37·6	21·2	8·3	5·7
1914	-23·9	-28·5	- 7·7	12·0	31·7	43·4	55·8	53·3	46·2	32·0	8·0	7·6
1915	-21·6	- 6·6	·3									

On a mis les allèges en hivernage hors d'accès des eaux du printemps le 19 octobre. Les remorqueurs *Kathleen* et *Yates* ont été mis en relâche le jour suivant.

Les lourds matériaux de construction ont été assemblés aussitôt que possible après le déchargement. Le 28 août, on a fait les premières excavations au moyen de l'excavateur à vapeur. Le matériel a servi au nivellement de la cour et à la construction du brise-lames. On a construit environ 350 pieds de brise-lames, ce qui a pris à peu

près 50,000 verges cubiques de matière. Les travaux ont été suspendus, à cause des gelées, vers le 12 novembre.

En dehors du lit de la rivière, les seuls matériaux de construction qu'il y ait dans un rayon de 50 milles du Port-Nelson est un mélange de sable et de glaise qu'on classifierait habituellement comme argile dure. Cette matière qu'on trouve dans les savanes n'est pas gelée. Elle est couverte d'une couche de glaise très molle d'environ 5 pieds d'épaisseur. On a fait un bon essai des deux matières et l'on a trouvé que les deux s'amollissaient tellement aux marées montantes et descendantes qu'elles glissaient dans toutes les directions, causant l'effondrement des ponts en chevalets et prenant les pentes d'environ 20 à 1. Il devint donc évident aux yeux de tous que ce n'était pas là un mode de construction économique et qu'il fallait un changement.

Après l'arrivée des bateaux et de la main-d'œuvre additionnelle, on a poussé la construction des divers édifices requis, et jusqu'à présent on a bâtit les édifices suivants:—7 cabanes de repos, logeant environ 1,000 hommes en tout; 1 salle à manger (pour 500 hommes); 3 entrepôts, un bureau pour l'ingénieur, un pour le comptable, une boulangerie, une remise à légumes, 3 habitations, une écurie, une usine de force motrice, une remise à locomotives, un atelier de machinerie et une scierie.

Toute la machinerie des quatre derniers édifices est installée et fonctionne bien. En outre, on a construit une belle maison à deux étages pour les ingénieurs et les membres du bureau. Elle peut loger environ 50 hommes.

L'hôpital est un édifice bien outillé. Un médecin et une garde-malade y demeurent. Il y a une grande cour et des pièces particulières pour certains patients.

Pour les fins de la construction, il y a environ 1,100,000 pieds de bois mesuré, une grande quantité de bois importé, un peu de bois indigène et plus de 15,000 billes qu'on vient de couper le long de la rivière Airhole. Le coût de l'établissement et des matériaux disponibles se chiffre à environ un million et quart, sans compter les vapeurs qui appartiennent au ministère.

En septembre et octobre, on a placé trois caches de provisions le long du fleuve Nelson, entre Port-Nelson et les rapides de la Bouillote. Elles devront servir aux hommes qui voyageront en allant à Port-Nelson ou en en revenant, ainsi qu'aux hommes des chantiers d'abatage l'hiver prochain.

Au cours de l'hiver, on a construit huit chalands de bois et la coque d'un dragueur d' " une verge et demie ". On a aussi terminé un remorqueur à roue d'arrière et une barge de touage en acier et l'on a assemblé les chalands à sections pris à bord de l'*Alette*. On achève la construction du bassin de radoub. Il a 50 pieds par 200. Le brise-lames a été prolongé jusqu'à un endroit situé à 700 pieds de la rive.

La matière de déblai du bassin de radoub a surtout servi à niveler les surfaces d'emmagasinement et à recouvrir la mousse qu'il y avait près des édifices, par crainte d'incendie. On a aussi fait plusieurs autres travaux tels que la construction d'un réservoir à eau et d'un système de distribution pour l'eau, d'un viaduc à charbon, d'un réseau d'éclairage, d'un réseau téléphonique, etc.

Vers le milieu de février, on a fait une route de portage se reliant à celle des entrepreneurs du chemin de fer de la Baie d'Hudson, et, comme résultat, il est venu un grand nombre d'hommes à Port-Nelson. Le grand obstacle de l'isolement qui nuisait aux travaux jusqu'ici disparaîtra en grande partie dans l'avenir et l'ouvrage se fera plus vite.

On a exploré la contrée avec soin pour trouver du bois et de la roche. On a creusé des fosses d'essai, on a fait des forages et des examens afin de déterminer plusieurs choses de grande importance au point de vue des travaux. Une fosse d'essai qu'on a creusée à une profondeur de 140 pieds dans la savane voisine des usines établies sur le rivage a révélé le fait déconcertant qu'il n'y a pas de source d'approvisionnement d'eau douce. Les différentes fosses d'essai creusées sur le rivage indiquent que là où il n'y a pas eu de savane à la surface et où l'eau n'a pas séjourné pendant des années, la gelée pénètre à une profondeur incroyable, à pas moins de 25

pieds et probablement beaucoup plus loin. On a fait un grand nombre de forages le long du site du pont projeté et des travaux du port. Ces forages ont non seulement démontré que le fond pouvait supporter la pesanteur qu'on se propose d'y placer, mais aussi, particularité fort intéressante, qu'il y a du roc à environ 100 pieds au-dessous de la surface.

On a trouvé très difficile de choisir le dessin et la forme des travaux du port dans l'estuaire de Nelson, mais après avoir examiné et étudié les lieux de près on a décidé de construire une île en forme de cigare près du chenal naturel de l'estuaire, et, de cette île à l'extrémité des travaux actuels, de construire un pont sur des piles qui tout en étant d'une largeur inaccoutumée seraient suffisamment protégées contre l'action de la glace par un enrochement considérable. On a commencé les travaux d'après ces plans et l'on espère que l'an prochain, les travaux préliminaires étant déjà faits, on pourra avancer considérablement les constructions permanentes du port.

L'hiver de 1914-15 a été exceptionnellement doux. La neige a disparu si tôt que son absence hâtive a beaucoup nui au transport de notre bois.

Pendant l'hiver, on a maintenu un service de transport léger pour le courrier de nos hommes et au cours de l'été le service postal s'est fait, à intervalles, par un vaisseau en partance de Halifax et par un canot à l'intérieur des terres.

Bien à vous,

D. W. McLACHLAN,

Ingénieur dirigeant.

RAPPORT DE L'INGENIEUR DIRIGEANT, EMBRANCHEMENT DE DARTMOUTH-DEANS, CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DARTMOUTH, N.-E., 15 juillet 1915.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les progrès de la construction de l'embranchement de Dartmouth-Deans, chemin de fer Intercolonial, au cours de l'exercice terminé le 31 mars 1915.

Comme je l'ai indiqué dans mon dernier rapport annuel, les travaux compris dans l'entreprise de MM. P. et J. T. Davis n'étaient pas finis lors de l'expiration du contrat, le 31 mars 1914, et il leur fut accordé une extension de temps jusqu'au 31 décembre 1914. L'ouvrage n'était pas encore fini à cette dernière date et ils ont une nouvelle extension jusqu'au 1er août 1915. Les travaux se sont poursuivis d'un bout à l'autre de l'exercice.

Régalage.—De Dartmouth à l'extrémité du 42e mille, le régalage était fini, sauf un peu de retouche des coupes, de creusage de fossés et de travaux additionnels aux passages des routes de fermes et des chemins publics. Du 42e mille au bout de la ligne toutes les coupes étaient faites mais il reste encore à finir certaines parties des remblais pour terminer le régalage. A la borne milliaire 34½, on a eu beaucoup de difficulté à construire le remblai en travers du lac de Ritcey. Le fond du lac descend très à pic et il est couvert d'une mousse molle. Il y a eu de fréquents éboulements et deux dragueurs à vapeur ont travaillé pendant deux mois à remplir une longueur d'environ 250 pieds. On a terminé le remblai en décembre. Il n'a pas donné d'autres difficultés. Aussi dans la prairie de Kelly, borne milliaire 38, un remblai de 4,400 pieds de long établi sur un fond mou a subi un affaissement considérable. Des hommes, des chevaux et un excavateur à vapeur ont travaillé jusqu'ici au régalage. On s'arrange pour terminer les travaux de régalage au moyen du seul excavateur à vapeur.

Ponts, etc.—Tous les ponts, les viaducs à pilotis et les ponceaux étaient terminés à l'exception de sept petits ponceaux en tuyaux. Cinq ponts d'acier étaient construits et il ne restait qu'à leur donner une dernière couche de peinture. Ce sont les ponts du ruisseau de McNab, du ruisseau des Marais, de la tête du Chezzetcook, du ruisseau Gaetz et de la rivière Petpeswick.

Posage de la voie.—La voie était posée jusqu'à la borne milliaire 58½ avec toutes ses traverses et ses fiches bien qu'une partie n'était qu'à moitié boulonnée. Et il reste des rails courts ou courbés qu'il faudra enlever et remplacer.

Ballastage.—On a creusé une fosse à ballast dans un dépôt de gravier au havre de Musquodoboit (borne milliaire 33) en juin, et la ligne qui va du bout de Dartmouth à la borne milliaire 36 était complètement ballastée. Une couche était distribuée et placée sous la voie entre les bornes milliaires 36 et 42.

Clôturage.—On a construit une bonne clôture de broche avec pieux en cèdre depuis Dartmouth jusqu'à l'extrémité du 48e mille en laissant de côté une partie de la ligne qui sépare le havre de Musquodoboit et Meagher's-Grant, et qui passe dans une terre où aucun bétail ne paît.

Les travaux étant avancés, on a réduit le nombre des ingénieurs. Il y a encore trois ingénieurs résidents sur place et on emploie des inspecteurs de voie et de clôturage quand on en a besoin.

Le total des déboursés à la fin de l'exercice est de $1,884,093.57, ce qui équivaut à 86½ pour 100 de l'estimation du total des déboursés, et les pourcentages des divers item comparés à l'estimation du coût des travaux complets sont:

	Pourcentage.
Tracé..	100
Frais des ingénieurs..	86
Emprise et frais de justice	50
Régalage..	95
Ponts, viaducs et ponceaux..	83
Traverses..	97
Rails et attaches..	106
Ballast..	53
Posage de la voie..	80
Clôturage de l'emprise..	73

Le coût des rails et des attaches a dépassé le montant de l'estimation par suite de la grande quantité de rails de 80 livres dont il a fallu se servir.

L'item "régalage" dépassera aussi probablement l'estimation à cause de la grande quantité de remblayage qu'il a fallu faire au lac de Ritcey et des grands éboulements survenus dans les prairies de la vallée inférieure de la Musquodoboit.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. A. HENDRY,

Ingénieur dirigeant.

RAPPORT DE L'INGENIEUR-INSPECTEUR.

OTTAWA, 30 juillet 1915.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que j'ai fait les inspections suivantes des chemins de fer subventionnés par l'Etat au cours de l'exercice clos le 31 mars 1915.

Du 11 août au 8 septembre 1914.—Chemin de fer Canadian Northern Ontario: De Montréal à Port-Arthur.

Du 13 au 23 septembre 1914.—Chemin de fer Algoma-Central: De Oba à Hearst.

Du 18 au 21 octobre 1914.—Chemin de fer Canadian Northern Ontario: Une partie de la ligne de Montréal à Port-Arthur.

Du 22 octobre au 7 novembre 1914.—Chemin de fer Canadian Northern Pacific: De New-Westminster à Yellowhead-Pass.

Du 8 au 15 novembre 1914.—Chemin de fer Canadian Northern Alberta: De Edmonton à Yellowhead-Pass.

Du 16 au 25 novembre 1914.—Chemin de fer de Kettle-Valley: De Midway à Penticton; de Penticton à Merritt; de la jonction Coldwater à Hope.

Du 2 au 7 décembre 1914.—Chemin de fer Québec-Central: Prolongement de la vallée de la rivière Chaudière.

Du 21 février au 5 mars 1915.—Chemin de fer Kootenay-Central: De Colvalli à Golden.

Du 18 au 23 mars 1915.—Chemin de fer Canadian Northern Ontario: Inspection au siège social de la compagnie, des dossiers concernant la ligne de Montréal-Port-Arthur.

Les inspections sur place représentent un parcours de 2,370 milles. J'en fais un rapport détaillé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ALEX. FERGUSON,

Ingénieur-inspecteur.

PARTIE VII

CANAUX

Diagramme des dimensions de la plus petite écluse sur chaque canal, etc.

Dimensions et autres particularités des différents canaux et description de la navigation dans les eaux intermédiaires:—

1. De Montréal à Port-Arthur ou Fort-William, lac Supérieur.

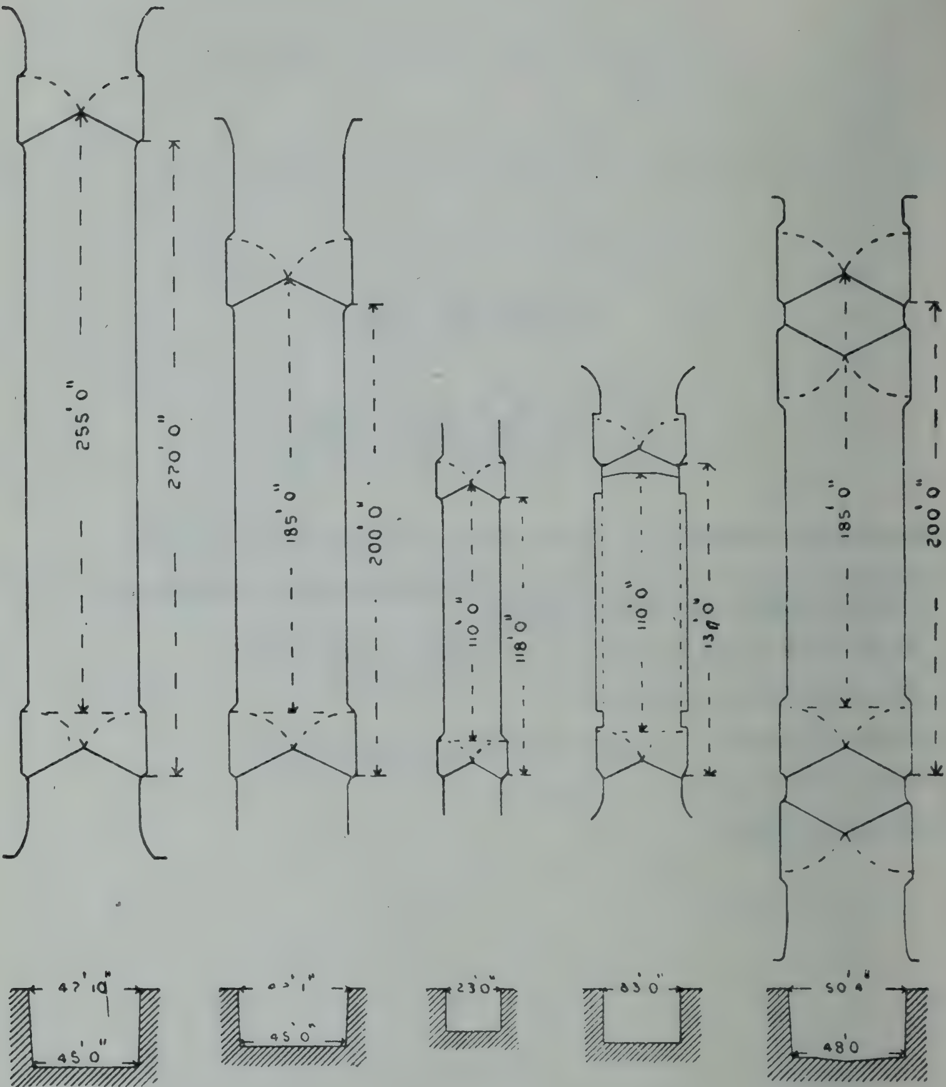
2. Montréal, Ottawa et Kingston.

3. Rivière Richelieu et du canal Chambly au lac Champlain.

4. Canal de la Trent.

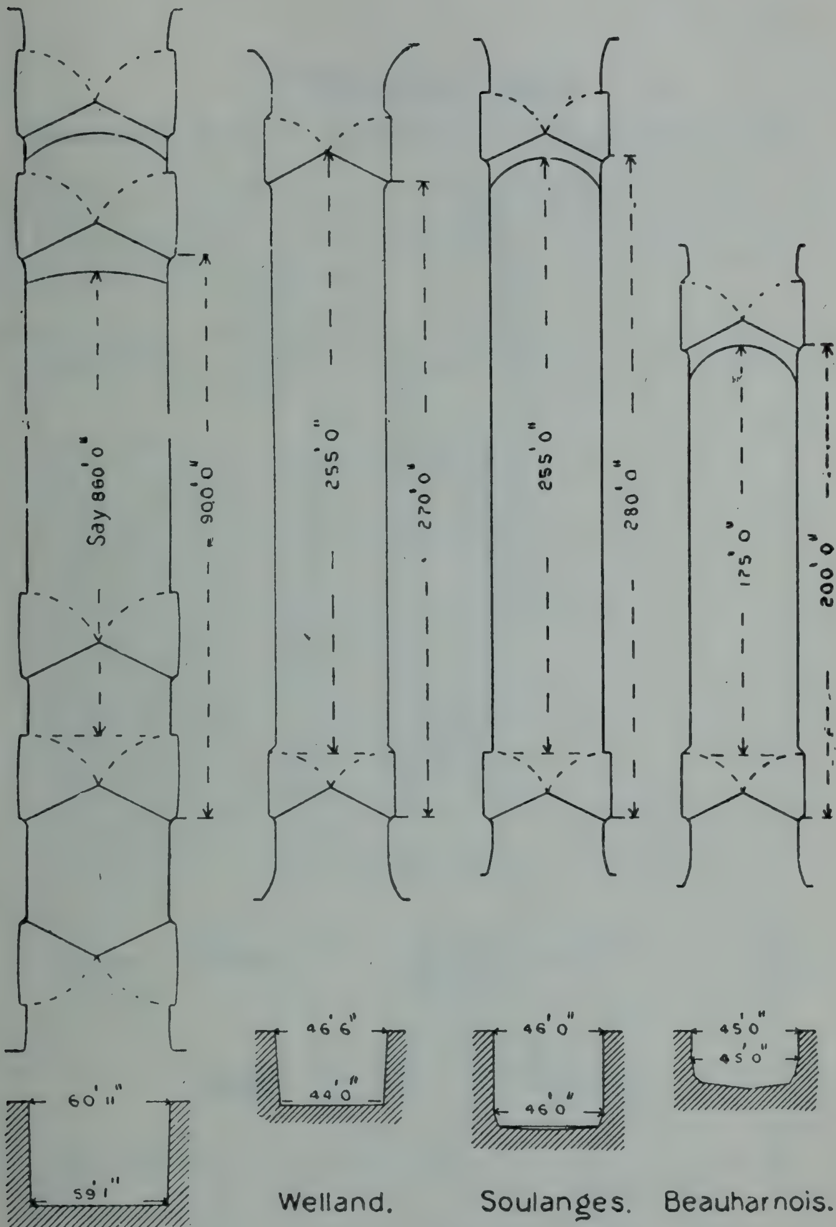
5. Canal Saint-Pierre.

PLANS ET PROFILS indiquant les dimensions de la plus petite écluse sur chacun



Sur la route directe entre le lac Supérieur et Montréal, il n'y a pas

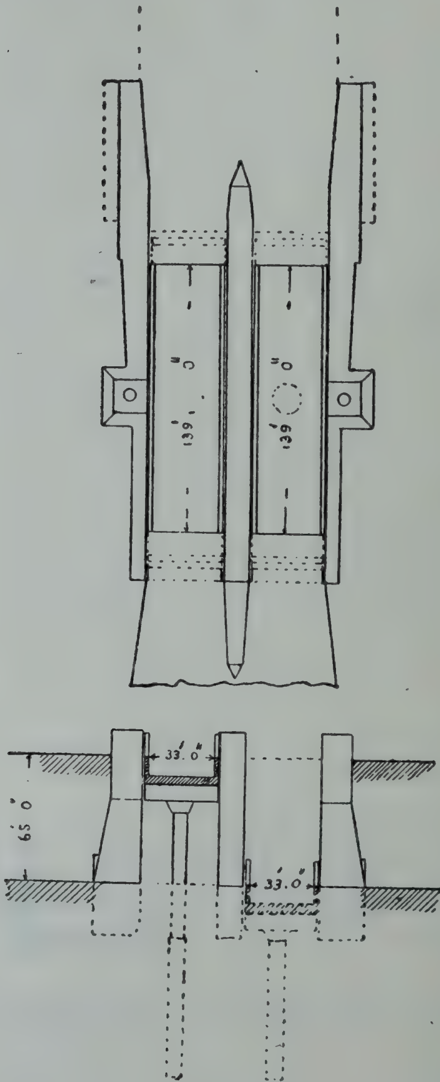
des canaux canadiens, à l'exception du canal de la Trent, qui n'est pas terminé.



d'écluses de moindre dimension que celle des écluses du canal Welland.

CANAL DE LA TRENT

Écluse hydraulique à Peterborough, 65 pieds de hauteur.



CANAUX

Les tableaux suivants donnent, d'une manière concise, les principaux traits des travaux de canalisation faits par l'Etat et de navigation dans les eaux intermédiaires.

Les canaux canadiens sous contrôle de l'Etat et qui se rattachent aux lacs et rivières navigables, sont les suivants:—

Premièrement.—Ligne directe de Montréal à Port-Arthur ou Fort-William sur la rive occidentale du lac Supérieur—(tirant d'eau minimum de 14 pieds).

	Milles.
1. Canal Lachine..	$8\frac{1}{2}$
Lac Saint-Louis et fleuve Saint-Laurent..	16
2. Canal Soulanges..	14
Lac Saint-François et fleuve Saint-Laurent..	31
3. Canal Cornwall..	$11\frac{1}{4}$
Fleuve Saint-Laurent..	5
4. Canal de Pointe-Farran..	$1\frac{1}{4}$
Fleuve Saint-Laurent..	$9\frac{1}{2}$
5. Canal du Rapide-Plat..	$3\frac{3}{8}$
Fleuve Saint-Laurent..	$4\frac{1}{2}$
6. Canal des Galops..	$7\frac{1}{3}$
Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario..	228
7. Canal Welland..	$26\frac{3}{4}$
Lac Erié, rivière Détroit, lac Saint-Clair, lac Huron, etc.	574
8. Canal du Saut-Saint-Marie..	$1\frac{1}{4}$
Lac Supérieur jusqu'à Port-Arthur ou jusqu'à Fort-William..	272
Total..	1,214
A Duluth..	1,336
Chicago..	1,240

Deuxièmement.—De Montréal à la frontière internationale, près le lac Champlain.

	Milles.
1. Fleuve Saint-Laurent jusqu'à Sorel..	46
2. De Sorel, *via* la rivière Richelieu, à l'écluse de Saint-Ours.	14
3. Ecluse de Saint-Ours..	$\frac{1}{8}$
4. Rivière Richelieu, écluse de Saint-Ours jusqu'au canal Chambly..	32
5. Canal Chambly..	12
6. Canal Chambly jusqu'à la frontière..	23
Total..	$127\frac{1}{8}$

Troisièmement.—De Montréal à Ottawa.

		Milles.
1	Canal Lachine..	8½
2.	Lac Saint-Louis..	15
	Ecluse de Sainte-Anne à la sortie de la rivière Ottawa..	⅛
	Lac des Deux-Montagnes et rivière Ottawa..	27
3.	Canal de Carillon..	¾
	Rivière Ottawa..	6¼
4.	Canal de Grenville..	5¾
	Rivière Ottawa jusqu'à Ottawa..	56
	Total..	119⅜

Quatrièmement.—D'Ottawa à Kingston et à Perth.

		Milles.
1.	Canal Rideau, d'Ottawa à Kingston..	126¼
	Branche de Perth—du lac Rideau à Perth..	7
	Total..	133¼

Cinquièmement.—Du lac Ontario, à Trenton, au lac Huron.

1. Canal de la Trent (pas achevé).

Sixièmement.—De l'océan aux lacs Bras-d'Or, Cap-Breton.

		Milles.
1.	Canal de Saint-Pierre..	½

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, ainsi que les canaux qui les relient, forment un service de navigation qui s'étend du Détroit de Belle-Isle à Port-Arthur ou Fort-William sur la côte occidentale du lac Supérieur, soit une distance de 2,217 milles terrestres. La distance jusqu'à Duluth est de 2,339 milles. La distance jusqu'à Chicago est de 2,243. Du Détroit de Belle-Isle à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 1,003 milles. De Québec à Montréal, la distance est de 160 milles.

Le ministère de la Marine et des Pêcheries a maintenant le contrôle du chenal des navires et des améliorations qui doivent s'y faire; ses rapports annuels renferment de complets renseignements sur ces sujets. L'on a pratiquement terminé un chenal de 30 pieds de profondeur, de Montréal à la Pointe-au-Père—sa largeur est de 450 pieds quand il suit la ligne droite et de 600 à 750 pieds dans les courbes entre Montréal et Québec, et de 1,000 pieds partout en aval de Québec. En 1909, on a commencé le creusage d'un chenal de 35 pieds.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et c'est là que commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, qui font éviter les divers rapides obstruant le chenal en amont et qui donnent accès, par les canaux du Saint-Laurent, le canal Welland, les Grands lacs et le canal du Saut-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur sont ceux de Lachine, de Soulanges, de Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, de Murray, de Welland et du Saut-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 74 milles; la chute totale directement rachetée par les écluses est de 553¼ pieds, et le nombre d'écluses qu'un vaisseau doit passer à partir de Montréal, tête de la navigation océanique, jusqu'à la tête du lac Supérieur, est de 48. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois, ce dernier ne devant plus servir à la navigation. Le canal Murray ne sert qu'aux caboteurs sur le lac Ontario. Il ne fait pas partie de la voie directe.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié a porté les écluses aux dimensions minima suivantes: longueur, 270 pieds; largeur, 45 pieds; profondeur d'eau sur les seuils, 14 pieds. La longueur des vaisseaux qui peuvent passer est restreinte à 255 pieds. A la Pointe-Farran, dans le canal du même nom, l'écluse a une longueur de 800 pieds. Une écluse semblable est contruite à Iroquois, dans le canal des Galops, afin de faire passer toute une touée à la fois. L'écluse au Saut-Sainte-Marie a 900 pieds par 60 pieds et 18 pieds 3 pouces sur les buscs au plus bas niveau connu.

L'accès du lac Erié au lac Huron s'obtient en suivant la rivière Détroit, le lac Saint-Clair et la rivière Saint-Clair, qui ont été approfondis jusqu'à un minimum de 21 pieds, par le gouvernement des Etats-Unis principalement.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal canadien du Sault-Sainte-Marie, ainsi que par le canal des chutes de Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. L'amélioration des canaux américains dans la rivière Sainte-Marie par le lac au Foin à l'est du Saut-Sainte-Marie se continue d'année en année, de sorte que les étendues draguées se chiffrent aujourd'hui par un total de 34 milles de longueur sur une largeur minimum de 300 pieds, laquelle est accrue aux angles et à d'autres endroits exposés jusqu'à 1,000. La profondeur est de 20 pieds à l'étiage. On a commencé en 1903 à creuser pour donner 21 pieds à l'époque des plus basses eaux.

L'amélioration des canaux canadiens en amont de Montréal jusqu'à la tête du lac Supérieur se trouve sous le contrôle du ministère des Travaux publics. Le dragage du chenal de la rivière Sainte-Marie se poursuit actuellement jusqu'à 21·5 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse, la profondeur minimum actuelle étant de 18·75 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Les profondeurs aux autres endroits entre les lacs Erié et Supérieur atteignent un minimum de 21 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Le chenal du Four-à-Chaux (Limekiln), dans la rivière Détroit, a été creusé jusqu'à 21 pieds et le gouvernement américain a ouvert dans la même rivière Détroit le chenal Livingstone, profond de 22 pieds.

Les améliorations qui se poursuivent aux ports de Fort-William et de Port-Arthur donneront une profondeur minimum de 25 pieds au-dessous du niveau de l'eau basse. Cette profondeur existe déjà aujourd'hui dans les chenaux conduisant aux principaux quais.

C'est le ministère de la Marine et des Pêcheries qui pourvoit à l'entretien des aides à la navigation sur toutes les rivières et les lacs du Canada.

Les canaux du Saut-Sainte-Marie, de Welland, de Cornwall, de Soulanges et de Lachine sont parfaitement éclairés à l'électricité dans tout leur parcours; les portes d'écluse fonctionnent également à l'électricité. Le canal de la Pointe-Farran est éclairé au gaz acétylène.

La navigation, que la glace ferme pendant les mois d'hiver, s'ouvre vers la fin d'avril sur les grands lacs et la route du Saint-Laurent. On emploie maintenant des steamers brise-glaces pour prolonger la saison navigable aux têtes de ligne dans le lac Supérieur et la baie Georgienne.

ÉTAT DE LA PROFONDEUR MINIMUM ACTUELLE DES CHENAUX AMÉLIORÉS.

De la Pointe-au-Père à Montréal.	30 pieds.
De Montréal à Port-Colborne.	14 "
De Port-Colborne à Fort-William.	18¾ "

CANAL LACHINE.

Longueur du canal.	8½ milles terrestres.
Nombre d'écluses	5
Dimensions des écluses.	270 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses.	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, à 2 écluses	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils, à 3 écluses	14 "
Largeur moyenne du canal neuf.	150 "

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds par 45 pieds, peuvent encore s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs. Les deux écluses nord d'aval ont été portées à 270 pieds de longueur, et il y a 16¼ pieds sur les seuils.

Le canal se compose d'un chenal avec deux séries d'écluses: les vieilles et celles qui ont été agrandies. Il y a deux entrées à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Lachine, ce qui permet d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ces rapides se trouvent à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

CANAL DE SOULANGES.

Longueur du canal.	14 milles terrestres.
Nombre d'écluses—	
Ecluses d'ascension.	4
Ecluse de prise d'eau.	1
Dimensions des écluses.	280 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses	84 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	15 "
Largeur du canal au fond.	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau. . . .	164 "

Le canal s'étend depuis la Pointe-des-Cascades jusqu'à Coteau-Landing, rachetant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

La distance de la tête du canal Lachine au pied du canal de Soulanges est de 16 milles.

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal.	11 milles terrestres.
Nombre d'écluses.	6
Nombre d'écluse de prise d'eau.	1
Dimension des écluses.	270 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses.	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	14 "
Largeur du canal au fond.	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 par 45 pieds, peuvent aussi s'utiliser à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall, il y a un intervalle de 31 milles sur le lac Saint-François, qu'on a rendu navigable pour les vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà du Long-Saut, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Longueur du canal	1¼ mille.
Nombre d'écluse	1
Nouvelle écluse	800 pieds par 50.
Ancienne écluse	200 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses	3½ pieds.
Hauteur de l'eau sur le seuil de la nouvelle écluse	14 "
Hauteur sur le seuil de l'ancienne écluse	9 "
Largeur du canal au fond	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance, par le fleuve Saint-Laurent, est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran et de passer toute la touée à la fois. Les vaisseaux qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Longueur du canal	3⅝ milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	270 pieds par 45.
Ascension totale par les écluses	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	152 "

On peut se servir de vieille écluse de 200 pieds par 45 pieds à 9 pieds d'eau sur des buscs.

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 9½ milles. Ce canal a été construit afin de permettre aux vaisseaux d'éviter les rapides en montant. Ceux qui descendent passent les rapides sans danger.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	7⅓ milles.
Nombre d'écluses	3
Dimensions des écluses—	
Ecluse d'ascension au pied du canal	de 800 x 50 pieds.
Ecluse de prise d'eau à la tête du canal	de 270 x 45 pieds.
Ecluse d'ascension pour passer les navires autour des rapides des Galops seulement	de 303 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	15½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	144 "

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 4½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

CANAL MURRAY.

Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	5⅛ milles.
Largeur au fond	80 pieds.
Largeur à la surface de l'eau, eau basse, lac Ontario	124 "
Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac Ontario	11 "
Pas d'écluses.	

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et le lac Ontario, ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

CANAL WELLAND.

Ligne principale de Port-Dalhousie, lac Ontario, à Port-Colborne, lac Erié.

		Ancien canal.	Nouveau canal agrandi.
Longueur du canal		27½ milles.	26¾ milles.
Paires de portes auxiliaires (autrefois 3)			1
Nombre d'écluses	de prise d'eau	1	1
	d'ascension	26	25
Dimensions	1 (de partage) 230 x 45 1 écluse 200 x 45 1 écluse 270 x 45 24 écluses 150 x 26½		270 par 45 pieds.
Ascension totale par les écluses		326¾ pieds.	326¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils		10¼ "	14 "

BRANCHES DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal:—

De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland.	2,622 pieds.
Du canal, à Welland, à la rivière, par l'écluse à l'aqueduc.	300 "
De la tranchée à Chippewa à la rivière Niagara (navigation d'un tirant d'eau de 6 pieds seulement).	1,020 "
Nombre d'écluses—une à l'aqueduc et une à Port-Robinson.	2
Dimensions des écluses.	150 pieds x $26\frac{1}{2}$.
Ascension totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland, en descendant.	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	9 pieds 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal.	21 milles
Nombre d'écluses.	2
Dimensions des écluses.	1 de 150 x $26\frac{1}{2}$ pieds. 1 de 300 x 28 pieds, amont. 45 pieds, aval.
Ascension totale par les écluses.	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	6 " seulement.
Profondeur navigable du chenal.	9 "

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal.	$1\frac{3}{4}$ mille.
Nombre d'écluse.	1
Dimensions de l'écluse.	185 x 45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	$7\frac{1}{2}$ pieds
Ascension totale par l'écluse.	7 "
Profondeur navigable du chenal.	6 " seulement.

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburgh, $11\frac{3}{4}$ milles, il y a deux lignes distinctes de service; l'ancienne et la nouvelle, agrandie.

D'Allanburg à Port-Colborne, parcours de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 580 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Saut. A partir du Saut jusqu'à Port-Arthur, la distance, par le lac Supérieur, est de 274 milles, et jusqu'à Duluth, de 397 milles.

CANAL DU SAUT-SAINTE-MARIE.

Longueur du canal entre les extrémités des jetées d'entrée	1⅒ mille ou 7,472 pieds.
Nombre d'écluse	1
Dimension de l'écluse	900 x 60 pieds au niveau de l'eau; largeur au fond de l'écluse, 59 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau de l'eau)	18 pieds 3 pouces.
Ascension totale, élévation ou descente des eaux (moyenne)	19 "
Largeur du canal au fond	141 " 8 pouces.
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur, sur le territoire canadien.

MONTREAL, OTTAWA ET KINGSTON

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal Lachine, ainsi que par la région navigable du bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la ville d'Ottawa; et de là par la rivière et le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, voici quels sont les ouvrages exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation:—

Canaux de la rivière Ottawa.

L'écluse de Sainte-Anne. Le canal de Carillon. Le canal de Grenville.

CANAL RIDEAU.

La différence du niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 pieds de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du port de Montréal:—

Sections de navigation.	Distance intermédiaire.	Distance totale de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8½	
De Lachine à l'écluse de Sainte-Anne	15	23½
Ecluse de Sainte-Anne et jetées	⅛	23⅝
De l'écluse de Sainte Anne au canal de Carillon	27	50⅝
Canal de Carillon	¾	51⅜
Du canal de Carillon au canal de Grenville	6¼	57⅝
Canal de Grenville	5¾	63⅜
Du canal de Grenville à l'entrée de la navigation du Rideau	56	119⅜
Navigation du Rideau aboutissant à Kingston	126¼	245⅝
" " branche de Perth, du lac Rideau à Perth	7	195

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

	Nouvelle écluse.	Ancienne écluse.
Longueur du canal.	⅛ mille.	⅛ mille.
Nombre d'écluses.	1	1
Dimensions des écluses.	200 x 45 pieds.	190 x 45 pieds.
Ascension totale.	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils. . . .	9 "	6 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne, entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal.	¾ mille.
Nombre d'écluses.	2
Dimensions des écluses.	200 x 45 pieds.
Ascension totale.	16 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	9 "
Largeur du canal au fond.	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.	110 "

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon, il y a un intervalle navigable de 27 milles, par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal.	5¾ milles.
Nombre d'écluses.	5
Dimensions des écluses.	200 x 45 pieds.
Ascension totale.	43¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	9 "
Largeur du canal au fond.	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.	50 à 80 "

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides du Long-Saut, se trouve à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa; jusque-là la navigation sur la rivière Ottawa ne rencontre aucun obstacle.

NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

Le réseau de la rivière Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable.	126¼ milles.	
Nombre d'écluses d'Ottawa à Kingston.	33 d'ascension. 14 de chute.	
Montant total de l'élévation ou de la descente des eaux des écluses. . . . . 457½ pieds	292¼ d'ascension. 165¼ de chute.	à eau basse.
Dimension des écluses.	134 x 33 pieds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils.	5 pieds.	
Profondeur navigable sur les différents biefs. . . .	5 "	
Largeur du canal au fond.	54 pieds dans le roc. 60 pieds dans la terre.	
Largeur du canal à la surface de l'eau.	80 pieds dans la terre.	

CANAL DE PERTH.

Longueur du canal	7 milles.	
Nombre d'écluses	2	
Dimensions des écluses	134 x 33 pieds.	
Ascension totale	26 pieds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils	5 "	6 pouces.
Longueur du barrage	200 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau	80 "	dans le roc.
Largeur du canal au fond	40 "	dans l'argile.
	60 "	

Ce bras du canal Rideau établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le point culminant de la ligne se trouve dans le haut du lac Rideau, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on y a amenées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation:—

A partir du point culminant, la route vers Ottawa passe par la rivière Rideau, et celle qui va vers Kingston, par la rivière Cataraqui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories:—

1. Le bief culminant est alimenté par le lac Wolf.

2. Les biefs de descente de l'est pour Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau.

3. Les biefs de descente du sud-ouest, pour Kingston, sont alimentés par le lac La-Vase et ses tributaires, autrefois appelé lac du Diable, qui se jette dans le lac Opinicon.

Le lac Opinicon reçoit les eaux du lac au Chevreuil et du lac au Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente du sud-ouest, grossies par celles du lac Loughboro, se jettent dans le lac aux Atocas et forment, à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraquoi. Grâce aux digues établies sur divers points, on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

RIVIERE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal, et s'étend le long de la rivière Richelieu, par l'écluse de Saint-Ours, jusqu'au bassin de Chambly, puis par le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean pour ensuite suivre la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. La distance, de Sorel à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York.

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York:—

Sections de navigation.	Distance inter-médiaire.	Distance totale.
	Milles.	Milles.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	14	14
De l'écluse de Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur	$\frac{1}{8}$ mille.
Nombre d'écluse	1
Dimensions de l'écluse	200 x 45 pieds.
Ascension totale	5 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "
Longueur du barrage dans le chenal de l'ouest	690 "

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

La profondeur de la rivière Richelieu, entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, est de 7 pieds, et la distance de 32 milles.

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur du canal	12 milles.	
Nombre d'écluses	9	
Dimensions des écluses:—		
Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean	122 pieds.	De 22½ à 24 pds. de larg.
Ecluse d'ascension n° 2	124 "	
Ecluses d'ascension n°s 3, 4, 5, 6	118 "	
Ecluses d'ascension n°s 7, 8, 9, écluses accolées	125 "	
Ascension totale par les écluses	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	6½ "	
Largeur du canal au fond	36 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau	60 "	

Le canal Chambly fait suite aux 32 milles où la navigation est libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Chambly et Saint-Jean.

CANAL DE LA TRENT.

Le terme "Canal de la Trent" s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à

cette ligne locale, qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

La série de nappes d'eau en question se compose d'une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au port Honey, à environ 10 milles au nord de Midland, sur la baie Georgienne, lac Huron.

Il y a plusieurs années, il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel qu'amendé:—

Par la rivière Trent, le lac au Riz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, du Chevreuil, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 155 milles de Trenton; du lac Balsam, par un canal et par la rivière Talbot, jusqu'au lac Simcoe. A partir du lac Simcoe la route traverse le lac Couchiching et descend la rivière Severn jusqu'à l'étang Gloucester et de là par les lacs Go-Home et le sud du port Honey pénètre dans la baie Georgienne au rocher Skylark entre les îles de Beausoleil et de Minnicoganashene. Il y aura partout sur les buscs 8 pieds 4 pouces d'eau. On obtient un autre passage entre l'étang Gloucester et la baie Georgienne au moyen d'une petite écluse à Fort-Severn ayant 6 pieds sur les buscs.

L'exécution entière de ce projet commencée en 1837 par le gouvernement impérial fut subséquemment remise à une époque ultérieure. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, parties de ces eaux ont été rendues navigables, et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac à l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance d'approximativement 174 milles à partir de Trenton.

Les travaux d'amélioration à la navigation de la Trent jusqu'à date comprennent de courts canaux avec écluses à Hastings, Peterborough; de Peterborough à Lakefield, 7 écluses, dont une d'ascension hydraulique; Pointe de Young, Burleigh-Falls, Lovesick, Buckhorn, Bobcaygeon, Chutes Fénelon, Rosedale, et six écluses entre les lacs Balsam et Simcoe, dont une d'ascension hydraulique; aussi une écluse et un barrage à Lindsay.

Il y a aussi des barrages aux Chutes Healey, à Hastings, à Peterborough, 6 de Peterborough à Lakefield; à la Pointe de Young, à Burleigh, à Lovesick, à Buckhorn, à Bobcaygeon, aux Chutes Fénelon, à Rosedale, et 3 entre les lacs Balsam et Simcoe.

Il a été de plus construit des ponts à plusieurs des écluses et à d'autres endroits.

Pour la commodité, l'on a établi pour ce canal les divisions suivantes, les longueurs étant données:—

DIVISION DES LACS ONTARIO ET AU RIZ.

Cette division renferme le canal et la rivière navigable à partir de Trenton, sur la baie de Quinté, jusqu'au lac au Riz, soit un parcours de 56 milles.

Au cours de la session de 1907, le gouvernement a décidé d'adopter la route de la rivière à partir de Trenton sur la baie de Quinté, jusqu'au lac au Riz, et les travaux de construction furent commencés à l'automne. Ces améliorations se font sur le principe de l'établissement de barrages dans la rivière aux endroits propices, et les étangs ainsi créés sont ensuite reliés ensemble au moyen d'écluses. Les écluses dans cette division auront 175 pieds de longueur et 33 pieds de largeur, avec 8 pieds 4 pouces d'eau sur les seuils. La profondeur minimum de l'eau dans les biefs sera de 9 pieds. L'on a divisé ces 56 milles pour les fins de la construction en sept sections. Des contrats ont été adjugés pour la construction de toute ces sections. Le lac au Riz se trouve à 369 pieds au-dessous du lac Ontario à l'eau basse, et l'on achètera probablement cette ascension au moyen de dix-huit écluses.

DIVISION DE PETERBOROUGH AU LAC DU RIZ.

Cette division renferme l'étendue de rivière et lac navigables depuis l'extrémité d'aval du lac au Riz jusqu'à Peterborough, soit 32 milles.

La division est navigable et la profondeur minimum de l'eau est de 6 pieds.

Il y a à Hastings une écluse en béton qui remplace l'ancienne écluse en maçonnerie et un barrage également en béton remplaçant l'ancienne structure en bois qui maintiennent la navigation sur la rivière Trent, le lac au Riz et la rivière Otonabi jusqu'à Peterborough, une distance d'environ 38 milles.

A Peterborough, à 89 milles de Trenton, existent une écluse en maçonnerie et un barrage en béton qui maintiennent la navigation par le lac Little jusqu'à l'écluse n° 6 de la division Peterborough-Lakefield, soit une distance d'à peu près trois quarts de mille.

DIVISION PETERBOROUGH-LAKEFIELD.

Cette division comprend l'étendue de rivière et le canal navigables à partir du lac Little à Peterborough jusqu'à Lakefield, soit un parcours de dix milles.

La construction est terminée et le canal est exploité et a une profondeur d'eau minimum de six pieds.

De Peterborough à Lakefield la navigation se maintient sur la rivière Otonabi au moyen d'une série d'écluses en béton et de barrages en bois comme suit:—

En quittant le lac Little on traverse l'écluse n° 6 et à un demi-mille à peu près, de là l'on atteint l'écluse d'ascension hydraulique. L'ascension est de 65 pieds dans un bief qui s'étend jusqu'à l'écluse n° 5, à environ cinq milles de Peterborough, et le dernier mille seulement de ce bief se trouve dans la rivière; de là à Lakefield les écluses 5, 4, 3, 2 et 1 et leurs barrages respectifs permettent de naviguer jusqu'à Lakefield, situé à dix milles environ de Peterborough, ou à 99 milles de Trenton, puis sur un autre parcours de cinq milles jusqu'à la Pointe de Young.

DIVISION DES LACS KAWARTHA.

Cette division comprend l'étendue par lac et rivière de Lakefield, à l'entrée du canal sur la rive occidentale du lac Balsam,—soit un parcours de 62 milles.

Navigable dans une profondeur d'eau minimum de six pieds. On peut aussi inclure dans cette division le ruisseau Lindsay, qui comprend le lac et la rivière Scugog à partir du chenal principal dans le lac à l'Esturgeon jusqu'à Port-Perry, soit un parcours d'environ 30 milles, non inclus dans le total de 62 milles mentionné ci-dessus. Il a été récemment construit sur ce réseau, à Lindsay, une nouvelle écluse et un barrage.

A la Pointe-Young une écluse en maçonnerie et un barrage en bois maintiennent la navigation par les lacs Clair et Pierreux jusqu'à Burleigh, une distance d'à peu près neuf milles.

A Burleigh il existe une écluse en maçonnerie à deux sas et un barrage en béton pour maintenir la navigation sur le lac Lovesick, soit environ deux milles, jusqu'à Lovesick. L'on a récemment terminé le nouveau barrage en béton à Burleigh.

A Lovesick une écluse en maçonnerie et un barrage en bois maintiennent la navigation dans la baie du Daim, sur un parcours d'à peu près cinq milles jusqu'à Buckhorn.

Une écluse en maçonnerie et le nouveau barrage en béton maintiennent la navigation à Buckhorn sur un parcours d'environ 16½ milles, par les lacs Buckhorn et au Pigeon, jusqu'à Bobcaygeon, à 136 milles de Trenton; la navigation se maintient également à partir du lac Buckhorn par le lac Chemong jusqu'à Bridgenorth, soit sur un parcours de huit milles et dans la rivière au Pigeon, le lac au Pigeon à Omemee. environ dix milles, ce sont là des branches qui se rattachent au cours principal.

A Bobcaygeon une écluse en maçonnerie et deux barrages, dont l'un a été récemment reconstruit en béton et l'autre qui est en bois, maintiennent la navigation par le lac à l'Esturgeon et la rivière Fénelon, soit une distance d'environ 14½ milles jusqu'aux Chutes Fénelon.

Il existe aux Chutes Fénelon un petit canal, une écluse en maçonnerie à deux sas et un nouveau barrage en béton qui maintiennent la navigation par les lacs Cameron jusqu'à Rosedale, une distance d'à peu près 3½ milles, et jusqu'à la nouvelle écluse en béton des mêmes dimensions que celles de la division des lacs Ontario et au Riz.

A Rosedale la nouvelle écluse en béton et le barrage maintiennent la navigation sur le lac Balsam, le bief culminant du canal qui s'étend à partir de Rosedale jusqu'à l'écluse hydraulique à Kirkfield, une distance de douze milles; la navigation sur la moitié de ce parcours se fait par un canal qui relie le lac Balsam à l'écluse, laquelle se trouve à environ 166 milles de Trenton.

DIVISION DES LACS SIMCOE-BALSAM.

Cette division s'étend à partir du lac Balsam jusqu'à Gamebridge, sur le lac Simcoe—soit un parcours de 18·2 milles.

La construction est terminée et le canal est exploité et a une profondeur d'eau minimum de six pieds.

A l'écluse hydraulique de Kirkfield une descente de 50·44 pieds à partir du bief culminant. De cet endroit à Gamebridge, sur le lac Simcoe, à 179 milles de Trenton la route se compose de biefs de canal et de rivière maintenus au moyen du barrage de la rivière Talbot. Il y a cinq nouvelles écluses en béton, portant les numéros 1, 2, 3, 4 et 5 et des barrages en béton aux numéros 1, 2 et 3.

DIVISION DE LA RIVIÈRE SEVERN.

Cette division renferme la partie occidentale du réseau s'étendant du lac Simcoe à la baie Georgienne. Elle comprend trois sections principales n[os] 1, 2 et 3 puis la section de Port-Severn. Sauf la section 1 toutes les autres sont en voie de construction.

La section 3 s'étend à partir du lac Couchiching jusqu'à un endroit à 1¾ mille en amont des rapides Ragged, soit une distance de 15·3 milles. Les barrages aux différentes sorties du lac Couchiching seront remodelés de façon à obtenir une réglementation plus efficace de l'eau. Une tranchée de 4 milles de longueur ainsi qu'une écluse de 20 pieds de chute à son extrémité septentrionale relèvera le lac Couchiching à la rivière Severn immédiatement en aval du pont Severn. A partir de cet endroit la route suit la rivière Severn par le lac Sparrow jusqu'à l'extrémité inférieure de la section, sans éclusage.

La section 2, de 11·6 milles de longueur s'étend jusqu'à la grande chute. A l'exception d'un parcours de ¼ de mille de la tranchée près de l'extrémité orientale de la section, la route suit partout le lit de la rivière. Le barrage et l'outillage de force motrice aux rapides Ragged seront remplacés par un nouveau barrage, un nouvel outillage ainsi qu'une écluses de 47 pieds de chutes qui seront placés à 2 milles plus bas. Ce sera la seule écluse dans cette section. L'on est à construire un barrage régulateur sur le Pretty-Channel.

La section 1, de 16·8 milles de longueur s'étend jusqu'à l'eau profonde dans la baie Georgienne à l'ouest de l'île Beausoleil. Entre la grande chute et l'étang Gloucester la route suit le bord est de la rivière et se composera de deux écluses de 29 pieds de chute chacune reliées par un lac artificiel. Le niveau de l'étang Gloucester s'étend par les lacs Go-Home jusqu'à l'écluse au sud du port Honey et par une chute d'environ 14·5 pieds le canal se trouvera au niveau de la baie Georgienne.

La section de Port-Severn comprend les barrages destinés à retenir et à régler l'eau à Port-Severn ainsi qu'à maintenir le niveau de l'étang Gloucester. Une petite écluse à cet endroit fournira à de petites embarcations une autre route entre l'étang Gloucester et la baie Georgienne.

DIVISION DE LA RIVIÈRE HOLLAND.

On projette de canaliser la rivière Holland du lac Simcoe à Newmarket—soit 12·3 milles. Les travaux n'ont pas été complétés. En décembre 1911 ils ont été discontinués.

Suit une liste des écluses actuellement utilisées et leurs dimensions par ordre de situation, de Hastings à Gamebridge, sur le lac Simcoe.

			Longueur d'un chardonnet à l'ancre.	Largeur.	Profond. de l'eau sur le seuil.	Ascension.
			Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.
1	Ecluse	à Hastings	175	33	8 4 pcs	9
1	"	à Peterborough	134	33	6	9
1	"	n° 6, Peterborough—division Lakefield	142	33	6	12
1	"	à Peterborough, écluse hydraulique n° 1.	140	33	6	65
1	"	n° 5, Peterborough—division Lakefield	142	33	6	14
1	"	n° 4, " " "	142	33	6	12
1	"	n° 3, " " "	142	33	6	12
1	"	n° 2, " " "	142	33	6	10
1	"	n° 1, " " "	142	33	6	16
1	"	à Pointe-Young	134	33	6	6
1	"	à Burleigh, chacune 11½ pieds { Amont / Aval.	134 / 150	33	6	23
1	"	à Lovesick	134	33	6	4
1	"	à Buckhorn	134	33	6	9
1	"	à Bobcaygeon	134	33	6	7
2	"	aux Chutes Fénelon, chacune 12 pieds. { Amont / Aval.	134 / 150	33	6	24
1	"	à Rosedale	175	33	8 4 pcs	4
1	"	à Kirkfield, écluse hydraulique n° 2	140	33	6	50·44
1	"	n° 1, division des lacs Simcoe—Balsam	142	33	6	21
1	"	n° 2, " " "	142	33	6	14
1	"	n° 3, " " "	142	33	6	14
1	"	n° 4, " " "	142	33	6	14
1	"	n° 5, " " "	142	33	6	11
24						
1	"	à Lindsay, division Scugog	142	33	6	6·5

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Longueur du canal	Environ 2,600 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau.	55 pieds.
Ecluse	1 écluse de marée, 4 paires de portes.
Dimensions	200 par 48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	18 pieds à l'eau la plus basse.
Profondeur de l'eau dans le canal	19 pieds.
Montant et baissant extrême de la marée dans la baie Saint-Pierre	7 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de largeur et débouche dans l'océan Atlantique. L'on est à construire une nouvelle écluse de 300 pieds par 48 donnant entrée dans l'Atlantique; elle remplacera celle qui existe aujourd'hui.

PARTIE VIII—DIVERS

Tableaux des distances, chemins de fer Intercolonial et de l'Ile-du-Prince-Edouard.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Frais d'exploitations, recettes brutes, tonnage des marchandises et voyageurs, profits ou pertes, chaque année depuis le 1er juillet 1876.
Recettes, voyageurs, marchandises, dépêches et divers, chaque année depuis le 1er juillet 1876.
Recettes, chaque année. depuis le 1er juillet 1876.
Nombre de tonnes de marchandises livrées de gare en gare et d'entier parcours, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Nombre de voyageurs de gare en gare et d'entier parcours, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Houille transportée des houillères de la Nouvelle-Ecosse, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Grain transporté pour l'expédition, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Farine transportée, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Grain transporté, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Bois de sciage transporté, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Bestiaux transportés, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Sucre brut et raffiné transporté, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Poisson frais et salé transporté, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.
Marchandises à destination et en provenance d'Europe transportées, chaque année, depuis le 1er juillet 1876.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Recettes, frais d'exploitation et profits ou pertes, chaque année, depuis 1880.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Frais d'exploitations, recettes, marchandises et voyageurs, chaque année, depuis 1875.

CANAUX.

Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de Montréal à Port-Arthur.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de Lachine à Ottawa.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, d'Ottawa à Kingston.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de Saint-Jean à Sorel.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, du lac Ontario à la baie Georgienne.
Etat indiquant le coût total de construction et d'agrandissement, de l'océan Atlantique aux lacs Bras-d'Or.
Transport des marchandises en 1913 et en 1914.
Dates de l'ouverture et de la fermeture des canaux pendant la saison de 1914.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le chemin de fer passe par six ports de l'océan Atlantique, savoir: Pointe-du-Chêne, Pictou, Halifax, Saint-Jean, Sydney et Sydney-nord. Il passe également par les ports de Lévis, vis-à-vis Québec, et Montréal sur le fleuve Saint-Laurent.

La longueur totale du chemin en exploitation durant l'exercice terminé le 31 mars 1915, était de 1,450.08 milles.

Voici quelles sont les distances de la ligne:—

	Milles.
De Montréal à Halifax par Lévis	837·52
" Saint-Jean par Lévis	741·29
" Sydney par Lévis	999·62
" Sydney-Nord par Lévis	984·46

Les marchandises sont transportées directement par Saint-Henri à Montréal, ce qui réduit de trois milles les distances qui précèdent.

LIGNE PRINCIPALE ET EMBRANCHEMENTS.

	Milles.
D'Halifax à Truro	62·12
Embranchement de Dartmouth	12·50
De Truro à Moncton	123·52
De Moncton à Saint-Jean	89·31
Embranchement de la Pointe-du-Chêne	11·98
De Moncton à Campbellton	185·57
De Campbellton à Mont-Joli	105·38
De Mont-Joli à la Rivière-du-Loup	83·44
Embranchement de la rivière Ouelle	6·19
De la Rivière-du-Loup à la Pointe-Lévis	115·82
De Hadlow à la Courbe de la Chaudière	5·60
De Chaudière à Sainte-Rosalie	115·79
De la Jonction Saint-Charles à la Jonction Chaudière	16·71
Embranchement de Nicolet	14·70
Embranchement de Dalhousie	6·28
De Pictou à la Jonction d'Oxford	69·10
De Brown's-Point à Stellarton	11·90
De la Jonction près New-Glasgow à Pictou-Landing	8·24
De Pugwash-Junction à Pugwash	4·54
De Truro à Mulgrave	122·30
De Pointe-Tupper à Sydney	101·92
Ligne circulaire des Mines de Sydney	16·60
De Fredericton à la Jonction Derby	110·62
De la Jonction Nelson à Loggieville	13·77
De la Jonction Ferona à Sunny-Brea	12·48
	1,409·78

AFFERMÉ.

Longueur de la ligne principale de la Pointe-Lévis à Hadlow	1·49	
De la Courbe de la Chaudière à Chaudière	1·18	
De la Jonction Sainte-Rosalie à Montréal	37·63	40·30
Total du nombre de milles		1,450·08
De Mulgrave à Pointe-Tupper (traverse)		0·80
		1,450·88

EMBRANCHEMENTS POUR LE SERVICE DES MARCHANDISES.

	Milles.
Voie de service d'un endroit près la rue North au terminus en eau profonde, Halifax	0·85
Filature de Halifax	2·10
De la gare de Sydney au quai	1·06
De la gare de Sydney-Nord au quai	0·82
Voie de service d'un endroit près du débarcadère de Pictou au quai à houille	0·75
De la gare de Pictou au quai	0·15
De la gare de Pictou à la fonderie Copper-Crown	0·72
Voie de service de la tannerie Logan	0·48
De la gare de Pugwash au quai	0·07
Embranchement du quai de Sackville	0·47
Embranchement du quai de Dorchester	1·00
Embranchement du quai de Moncton	1·00
Embranchement de la baie Courtney	2·39
Prolongement sur la façade riveraine à Saint-Jean	0·44
De la gare de Saint-Jean au quai en eau profonde	0·28
Embranchement du quai de New-Castle	1·75
De la gare Dalhousie au quai	0·50
Embranchement du quai de Campbellton	0·43
Embranchement de Rimouski	2·00
Rameau de Trois-Pistoles	2·38
Embranchement du quai de la Rivière-du-Loup	4·35
Rameau de Saint-Pacôme	1·27
De la gare de Nicolet au quai	2·08
Embranchement Carmel, de la ligne principale au village	1·05
Rameau de Fort-Lawrence	1·18
Rameau de Wallace	2·00
Embranchement Pugwash à la briqueterie	1·02
	32·59

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.
De Souris à Tignish	165·5
De Mount-Stewart à Georgetown	24·4
De Charlottetown à Royalty-Junction	5·3
D'Emerald-Junction au Cap-Traverse	11·8
De Charlottetown à Murray-Harbour	47·8
De Montague-Junction à Montague	6·2
De Harmony à Elmira	9·9
Ligne circulaire Millvien	4·3
	275·2

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 31 mars 1915.

Année.	Moyenne de milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes brutes.	Profits.	Pertes.	Tonnes de marchandises transportées.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.		
1876-77..	714	1,661,673 55	1,154,445 33	....	507,228 22	421,327	613,420
1877-78..	714	1,816,273 56	1,378,946 78	....	432,326 78	552,710	618,957
1878-79..	714	2,010,183 22	1,294,009 69	....	716,083 53	510,861	640,101
1879-80..	829	1,603,439 71	1,506,298 48	....	97,131 23	561,924	581,483
1880-81..	840	1,759,851 27	1,760,393 92	542 65	....	725,777	631,245
1881-82..	840	2,069,657 45	2,079,262 66	9,605 18	....	838,956	779,994
1882-83..	840	2,360,373 27	2,370,910 10	17,547 18	....	970,961	878,600
1883-84..	887	2,377,433 62	2,384,414 92	6,981 30	....	1,009,237	944,636
1884-85..	941	2,519,751 56	2,441,203 66	....	78,547 90	989,986	957,228
1885-86..	946	2,583,999 67	2,450,093 88	....	133,905 79	1,023,788	932,880
1886-87..	977	2,922,369 62	2,660,116 93	....	262,252 69	1,143,020	942,784
1887-88..	971	3,366,781 74	2,983,336 05	....	383,445 69	1,288,823	1,040,163
1888-89.	971	3,244,647 73	2,967,801 00	....	276,847 73	1,218,877	1,136,272
1889-90..	971	3,560,575 74	3,012,739 87	....	847,835 87	1,368,819	1,219,233
1890-91..	1,094	3,662,341 94	2,977,395 38	....	684,946 56	1,304,534	1,298,304
1891-92..	1,142	3,439,377 00	2,945,441 97	....	493,935 03	1,264,575	1,297,732
1892-93..	1,142	3,045,317 50	3,065,499 09	20,181 59	....	1,338,080	1,292,878
1893-94..	1,142	2,981,671 98	2,987,516 17	5,838 29	....	1,342,710	1,301,062
1894-95..	1,142	2,936,902 74	2,940,717 95	3,815 21	....	1,276,816	1,352,664
1895-96..	1,142	3,012,827 62	2,957,670 10	....	55,187 52	1,379,618	1,471,866
1896-97..	1,145	2,925,968 67	2,866,028 02	....	59,940 65	1,296,028	1,501,690
1897-98..	1,201	3,327,648 51	3,117,669 85	....	209,978 66	1,434,576	1,523,444
1898-99..	1,315	3,675,686 21	3,738,331 44	62,645 43	....	1,750,761	1,603,095
1899-1900	1,315	4,431,404 69	4,552,071 71	120,667 02	....	2,151,208	1,029,754
1900-01..	1,315	5,160,404 64	4,972,235 87	....	488,186 77	2,111,310	2,517,295
1901-02..	1,315	5,574,563 30	5,671,385 91	96,822 61	....	2,385,816	2,186,226
1902-03..	1,315	6,196,653 19	6,324,323 72	127,670 53	....	2,790,737	2,404,230
1903-04..	1,321	7,239,982 04	6,339,231 43	....	900,750 61	2,664,149	2,663,156
1904-05..	1,446	8,508,826 75	6,783,522 83	....	1,725,303 92	2,782,257	2,810,960
1905-06..	1,446	7,881,914 36	7,643,829 90	61,915 54	....	3,156,189	2,737,160
1906-07†.	1,448	6,030,171 83	6,248,311 00	218,139 17	....	2,606,073	2,044,847
1907-08..	1,448	9,157,435 53	9,173,558 80	16,123 27	....	4,134,064	2,789,371
1908-09..	*1,447·13	9,328,021 55	8,527,069 46	....	800,952 09	3,573,972	2,907,232
1909-10..	1,447·13	8,645,070 33	9,268,234 99	623,164 66	....	3,927,240	3,122,347
1910-11..	1,455·63	9,595,976 79	9,863,783 40	267,806 61	....	4,101,400	3,232,895
1911-12..	1,468·15	10,591,035 84	10,593,785 84	2,750 00	....	4,536,599	3,416,553
1912-13..	1,467·73	‡11,984,482 69	11,984,482 69	....	....	5,203,469	3,763,115
1913-14..	1,457·77	**12,878,549 00	12,878,549 00	....	....	5,287,740	3,983,511
1914-15..	1,450·08	11,438,373 00	11,444,873 00	6,500 00	....	4,529,002	3,613,373

† 1906-7, neuf mois seulement ; l'exercice au Canada a été changé de façon à prendre fin le 31 mars au lieu du 30 juin.

* Le chemin de fer a été mesuré de nouveau cette année.

‡ De ce total, $4,500 ont été payés en allocations de commisération par vote spécial du parlement.

** De ce total, $11,360 ont été payés en allocations de commisération par vote spécial du parlement.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des recettes, chaque année, du 1er avril 1876 au 31 mars 1913.

Année.	Milles en exploitation.	Voyageurs.	Marchandises.	Dépêches et divers.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1876-7	714	460,368 15	607,564 99	86,512 21	1,154,443 33
1877-8	714	475,256 82	801,709 82	101,985 07	1,378,946 78
1878-9	714	451,893 29	752,490 85	88,715 55	1,294,009 69
1879-80	829	490,338 66	915,486 50	100,473 32	1,506,298 48
1880-1	840	545,114 48	1,113,872 21	101,407 23	1,760,493 92
1881-2	840	651,299 74	1,303,496 00	124,470 72	2,679,262 66
1882-3	840	741,992 72	1,487,601 98	141,326 40	2,379,910 10
1883-4	887	775,784 77	1,461,390 37	147,240 78	2,383,414 92
1884-5	941	747,285 13	1,542,052 10	151,566 35	2,441,203 66
1885-6	946	765,900 03	1,523,487 72	160,706 13	2,450,093 88
1886-7	977	828,328 28	1,677,971 59	153,817 06	2,660,116 93
1887-8	971	844,448 07	1,932,877 85	166,010 13	2,983,336 95
1888-9	971	906,246 77	1,909,094 44	152,460 09	2,967,801 00
1889-90	971	895,094 53	1,964,646 86	152,998 48	3,012,739 87
1890-1	1,094	962,316 88	1,853,629 88	160,448 62	2,977,395 38
1891-2	1,142	961,427 94	1,803,529 03	180,485 00	2,946,441 97
1892-3	1,142	1,002,912 74	1,868,853 84	184,468 80	3,065,499 09
1893-4	1,142	958,915 13	1,834,126 34	193,762 51	2,987,502 27
1894-5	1,142	963,914 44	1,782,608 54	194,194 97	2,940,717 95
1895-6	1,142	971,426 26	1,788,813 18	197,400 66	2,957,640 10
1896-7	1,145	979,005 57	1,687,050 42	199,472 03	2,866,028 02
1897-8	1,201	1,053,864 64	1,857,740 06	206,065 15	3,117,669 85
1898-9	1,315	1,167,453 16	2,348,096 58	222,781 70	3,738,331 44
1899-1900	1,315	1,404,469 87	2,912,790 52	234,811 32	4,552,071 91
1900-1	1,315	1,607,166 79	3,121,006 15	244,062 93	4,972,235 87
1901-2	1,315	1,770,941 13	3,644,513 42	255,931 36	5,761,385 91
1902-3	1,315	1,927,916 87	4,128,255 00	268,151 75	6,324,323 72
1903-4	1,321	2,021,568 40	4,041,122 48	276,540 55	6,339,231 43
1904-5	1,446	2,105,066 75	4,373,178 75	305,277 53	6,783,522 33
1905-6	1,446	2,297,716 52	5,019,805 53	326,307 85	7,643,829 90
1906-7	1,448	1,952,438 88	4,032,745 00	263,127 12	†6,248,311 05
1907-8	1,448	2,711,416 98	6,054,493 45	407,643 37	9,173,358 80
1908-9	*1,447·13	2,628,218 57	5,502,550 58	396,300 31	8,527,069 46
1909-10	1,447·13	2,765,884 66	6,048,884 18	453,466 15	9,268,234 99
1910-11	1,455·63	2,899,419 82	6,344,595 66	619,767 92	9,863,783 40
1911-12	1,468·15	3,017,304 63	7,008,300 49	568,180 72	10,593,785 84
1912-13	1,467·73	3,438,447 32	8,028,760 13	517,275 24	11,984,482 69
1913-14	1,457·77	3,674,878 75	8,469,590 33	734,079 92	12,878,549 00
1914-15	1,450·08	3,291,916 96	7,310,765 11	842,191 07	11,444,873 14

* Mesuré de nouveau cette année. † 1906-7, neuf mois seulement.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ indiquant le nombre de tonnes de marchandises distribuées de gare en gare et d'entier parcours transportées chaque année, du 1er juillet 1876 au 31 mars 1915.

Exercice.	Milles en exploitation.	Marchandises.	Marchandises d'entier parcours	Total.
1876-7	714	Les renseignements pour les exercices ont été détruits lors de l'incendie des bureaux de Moncton.		421,327
1877-8	714			522,710
1878-9	714			510,861
1879-80	829			561,924
1880-1	840			725,777
1881-2	840	571,784	267,272	838,956
1882-3	840	537,025	443,936	970,961
1883-4	887	584,581	424,658	1,009,237
1884-5	941	506,574	483,352	989,936
1885-6	946	580,076	443,712	1,023,788
1886-7	977	633,455	509,565	1,143,020
1887-8	971	727,599	561,224	1,288,823
1888-9	971	624,436	594,441	1,218,877
1889-90	971	756,696	612,123	1,368,819
1890-1	1,094	797,[illegible]92	507,042	1,304,534
1891-2	1,142	750,783	513,792	1,264,575
1892-3	1,142	1,030,628	357,452	1,388,080
1893-4	1,142	966,114	376,596	1,342,710
1894-5	1,142	901,374	366,442	1,267,816
1895-6	1,142	1,101,229	368,389	1,379,618
1896-7	1,145	927,167	368,859	1,296,028
1897-8	1,201	1,053,569	381,007	1,434,576
1898-9	1,315	1,351,569	399,192	1,750,761
1899-1900	1,315	1,713,928	437,280	2,151,208
1900-1	1,315	1,633,671	477,639	2,111,310
1901-2	1,315	1,914,551	471,265	2,385,816
1902-3	1,315	2,239,993	550,744	2,790,737
1903-4	1,321	2,123,261	540,888	2,664,149
1904-5	1,446	2,119,528	662,729	2,782,257
1905-6	1,446	2,413,863	742,326	3,156,189
1906-7	1,448	1,996,869	609,204	*2,606,073
1907-8	1,448	3,227,425	906,629	4,134,064
1908-9	†1,447·13	2,742,454	831,518	3,573,972
1909-10	1,447·13	2,958,642	968,598	3,927,240
1910-11	1,455·63	3,0[illegible]5,437	1,015,963	4,101,400
1911-12	1,468·15	3,452,489	1,084,110	4,536,599
1912-13	1,467·73	3,913,373	1,290,096	5,203,469
1913-14	1,457·77	3,783,578	1,504,162	5,287,740
1914-15	1,450·08	2,983,719	1,545,283	4,529,002

* 1906-7, neuf mois seulement. † Mesuré de nouveau cette année.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du nombre de voyageurs de gare en gare et d'entier parcours transportés chaque année, du 1er juillet 1876 au 31 mars 1915.

Exercice.	Milles en exploitation.	Nombre de voyageurs de gare en gare.	Nombre de voyageurs d'entier parcours.	Total.
1876-7	714	Les renseignements pour ces exercices ont été détruits lors de l'incendie des bureaux de Moncton.		613,420
1877-8	714			619,957
1878-9	714			640,101
1879-80	829			581,483
1880-1	840			631,245
1881-2	840	647,534	132,460	779,994
1882-3	840	728,186	150,414	878,600
1883-4	887	784,715	159,921	944,636
1884-5	941	812,028	145,200	957,228
1885-6	946	784,817	148,063	932,880
1886-7	977	814,032	128,752	942,784
1887-8	971	948,324	91,839	1,040,163
1888-9	971	1,050,592	85,680	1,136,272
1899-90	971	1,112,695	91,531	1,219,233
1890-1	1,094	1,203,814	94,490	1,298,304
1891-2	1,142	1,198,649	99,083	1,297,732
1892-3	1,142	1,188,827	104,051	1,292,878
1893-4	1,142	1,216,027	85,035	1,301,062
1894-5	1,142	1,272,284	80,383	1,352,667
1895-6	1,142	1,386,803	85,063	1,471,866
1896-7	1,145	1,416,631	85,059	1,501,690
1897-8	1,201	1,438,590	89,854	1,523,444
1898-9	1,315	1,504,652	98,443	1,103,095
1899-1900	1,315	1,878,858	112,896	1,791,754
1900-1	1,315	1,905,599	119,696	2,025,295
1901-2	1,315	2,061,196	125,030	2,186,226
1902-3	1,315	2,555,013	149,217	2,404,230
1903-4	1,321	2,447,843	215,313	2,663,156
1904-5	1,446	2,589,928	221,032	2,810,960
1905-6	1,446	2,491,472	245,688	2,737,160
*1906-7	1,448	1,853,126	191,721	2,044,846
1907-8	1,448	2,593,886	195,485	2,789,371
1908-9	†1,447·13	2,656,217	251,020	2,907,237
1909-10	1,447·13	2,873,547	248,777	3,122,324
1910-11	1,455·63	2,968,435	264,460	3,232,895
1911-12	1,468·15	3,126,922	289,631	3,416,553
1912-13	1,467·73	3,448,411	314,704	3,763,115
1913-14	1,457·77	3,637,482	346,029	3,983,511
1914-15	1,450·08	3,348,614	264,757	3,613,371

* 1906-7, neuf mois seulement. † Mesuré de nouveau cette année.

Le tableau suivant indique le nombre de tonnes de houille transportées des houillères de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Intercolonial, à Sainte-Rosalie, à Montréal et à Saint-Jean, à destination de localités à l'ouest de ces points, ainsi qu'aux différentes stations sur la voie, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 31 mars 1915.

Exercice.	Pour l'ouest.			Aux stations inter-médiaires.	Total.
	Via Ste-Rosalie.	*Via* Montréal.	*Via* St-Jean.		
1876-7	....	....	....	103,420	103,420
1877-8	....	....	....	97,043	97,043
1878-9	....	300	....	112,232	112,532
1879-80	....	1,097	....	135,369	136,466
1880-1	....	6,102	4,022	174,483	184,607
1881-2	....	18,015	11,779	218,364	248,158
1882-3	....	12,837	22,206	227,380	262,423
1883-4	....	32,014	19,532	252,014	293,562
1884-5	....	133,440	1,773	213,791	349,004
1885-6	....	171,170	21,150	215,272	407,592
1886-7	....	192,871	27,536	233,178	453,585
1887-8	....	183,704	36,228	309,727	529,659
1888-9	....	160,026	27,923	338,538	526,487
1889-90	....	164,453	25,126	366,967	554,546
1890-1	....	113,996	60,213	344,829	498,038
1891-2	....	35,447	5,918	392,441	433,806
1892-3	....	136,808	3,775	402,653	543,296
1893-4	....	102,273	8,028	367,390	478,691
1894-5	....	67,082	7,865	310,253	385,200
1895-6	....	53,124	9,681	369,708	432,513
1896-7	....	38,395	12,305	331,469	382,172
1897-8	....	9,084	9,796	351,069	369,949
1898-9	....	4,647	5,399	484,163	494,206
1899-1900	....	3,495	....	599,714	603,289
1900-1	....	136	....	....	506,454
1901-2	....	1,131	5,763	3,640	546,986
1902-3	2,200	7,817	6,775	725,727	742,519
1903-4	2,260	637	513	691,346	694,761
1904-5	800	265	5,022	596,290	602,377
1905-6	7,542	1,625	661	610,444	620,272
*1906-7	1,737	2,808	3,252	624,833	632,630
1907-8	22	183	4,245	1,061,694	1,066,134
1908-9	514	945	4,243	909,050	914,752
1909-10	42	890	1,452	1,003,120	1,005,504
1910-11	90	180	633	983,921	984,824
1911-12	73	....	303	1,111,157	1,111,533
1912-13	....	....	425	1,216,636	1,217,061
1913-14	26	....	....	1,237,550	1,237,576
1914-15	....	....	50	1,083,492	1,083,542

*** 1906-7, neuf mois seulement.**

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés sur le chemin de fer Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 31 mars 1915.

Exercice.	Boisseaux.		Total.	Exercice.	Boisseaux.		Total.
	Via Chaudière.	*Via* St-Jean.			*Via* Chaudière.	*Via* St-Jean.	
1876-7	....	....	....	1896-7	Aucun.	Aucun.	Aucun.
1877-8	....	....	....	1897-8	8,000	"	8,000
1878-9	....	....	....	1898-9	30,000	"	30,000
1879-80	....	....	....	1899-1900	13,239	"	13,239
1880-1	....	....	....	1900-1	147	"	147
1881-2	....	....	....	1901-2	Aucun.	"	Aucun.
1882-3	31,011	.....	31,011	1902-3	"	"	"
1883-4	73,389	....	73,389	1903-4	147,438	"	147,438
1884-5	300,901	....	300,901	1904-5	Aucun.	"	Aucun.
1885-6	389,122	....	389,122	1905-6	*170,000	....	170,000
1886-7	575,880	....	575,880	1906-7	....	....	Aucun.
1887-8	69,021	....	69,021	1907-8	....	....	"
1888-9	129,725	....	129,725	1908-9	....	....	"
1889-90	502,012	....	502,012	1909-10	....	....	"
1890-1	148,803	59,543	218,337	1910-11	*233,839	2,000	235,839
1891-2	845,997	519,500	1,265,497	1911-12	†122,734	1,215,574	1,338,308
1892-3	156,306	197,666	352,975	1912-13	*2,021,901	....	2,021,901
1893-4	Aucun.	8,026	8,026	1913-14	*2,251,117	966,800	3,217,917
1894-5	"	Aucun.	Aucun.	1914-15	†859,888	658,524	1,518,412
1895-6	"	"	"				

* *Via* Montréal. 1906-7, neuf mois seulement. † *Via* Halifax.

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice, depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 31 mars 1915.

Exercice.	Barils.	Exercice.	Barils.
1876-7	254,710	1896-7	847,701
1877-8	557,772	1897-8	987,701
1878-9	630,329	1898-9	1,157,250
1879-80	535,248	1899-1900	1,234,077
1880-1	672,310	1900-1	1,292,106
1881-2	692,095	1901-2	1,311,707
1882-3	983,916	1902-3	1,521,540
1883-4	817,134	1903-4	1,607,050
1884-5	935,977	1904-5	1,769,480
1885-6	761,127	1905-6	1,882,630
1886-7	763,894	1906-7	1,531,140
1887-8	871,838	1907-8	1,528,620
1888-9	948,514	1908-9	1,466,920
1889-90	1,116,050	1909-10	1,608,170
1890-1	1,013,129	1910-11	1,696,280
1891-2	954,015	1911-12	1,873,640
1892-3	856,913	1912-13	2,094,990
1893-4	944,967	1913-14	1,960,920
1894-5	938,351	1914-15	2,374,440
1895-6	822,097		

1906-7, neuf is seulement.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20

TABLEAU indiquant le nombre de boisseaux de grain transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice, depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 31 mars 1915.

Exercice.	Boisseaux.	Exercice.	Boisseaux.
1876-77	292,852	1896-97	1,093,499
1877-78	331,170	1897-98	1,551,372
1878-79	302,921	1898-99	2,595,353
1879-80	534,021	1899-1900	2,720,453
1880-81	565,678	1900-01	3,535,364
1881-82	560,253	1901-02	2,959,761
1892-83	1,195,601	1902-03	3,392,252
1883-84	654,673	1903-04	2,788,772
1884-85	734,902	1904-05	3,317,910
1885-86	849,800	1905-06	2,924,226
1886-87	1,018,395	1906-07	2,231,864
1887-88	1,219,035	1907-08	4,567,245
1888-89	1,256,158	1908-09	4,727,268
1889-90	2,610,202	1909-10	7,074,042
1890-91	2,890,921	1910-11	5,080,848
1891-92	3,776,677	1911-12	5,206,440
1892-93	1,514,619	1912-13	6,530,920
1893-94	1,304,684	1913-14	6,419,560
1894-95	1,036,384	1914-15	5,011,840
1895-96	1,064,385		

1906-7, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de pieds de bois de sciage transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Pieds.	Exercice.	Pieds.
1876-77	50,096,474	1896-97	243,355,725
1877-78	56,626,547	1897-98	354,093,816
1878-79	55,626,696	1898-99	306,554,031
1879-80	55,462,654	1899-1900	379,350,074
1880-81	72,841,388	1900-01	396,858,964
1881-82	78,356,418	1901-02	428,051,029
1882-83	104,633,417	1902-03	459,231,589
1883-84	131,120,948	1903-04	465,379,803
1884-85	138,493,675	1904-05	518,434,310
1885-86	117,186,512	1905-06	572,878,600
1886-87	161,801,763	1906-07	452,602,703
1887-88	197,755,272	1907-08	754,759,383
1888-89	199,507,777	1908-09	571,395,101
1889-90	210,886,071	1909-10	677,805,611
1890-91	184,188,324	1910-11	647,327,499
1891-92	175,474,340	1911-12	656,418,588
1892-93	181,211,013	1912-13	830,654,000
1893-94	200,507,949	1913-14	1,000,849,630
1894-95	202,247,269	1914-15	558,730,900
1895-96	226,332,715		

1906-7, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de bestiaux transportés sur l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Nombre.	Exercice.	Nombre.
1876-77	34,414	1896-97	72,082
1877-78	46,498	1897-98	89,301
1878-79	47,584	1898-99	109,821
1879-80	70,990	1899-1900	92,813
1880-81	61,574	1900-01	95,923
1881-82	73,479	1901-02	98,495
1882-83	68,338	1902-03	127,060
1883-84	60,090	1903-04	113,006
1884-85	70,785	1904-05	110,670
1885-86	74,498	1905-06	106,589
1886-87	82,896	1906-07	97,381
1887-88	98,302	1907-08	99,824
1888-89	85,960	1908-09	104,165
1889-90	80,771	1909-10	106,712
1890-91	95,529	1910-11	113,976
1891-92	87,889	1911-12	115,189
1892-93	93,369	1912-13	119,490
1893-94	79,203	1913-14	98,207
1894-95	72,106	1914-15	163,800
1895-96	64,051		

1906-7, neuf mois seulement.

Tableau indiquant le nombre de tonnes de marchandises à destination et en provenance d'Europe, transportées sur le chemin de fer Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876 jusqu'au 31 mars 1915.

Année.	*Via* Ste-Rosalie à destination et en provenance de l'ouest.	*Via* Montréal à destination et en provenance de l'ouest.	*Via* St-Jean à destination et en provenance de l'ouest.	A destination et en provenance de gares intermédiaires.	Total.
1876-77	....	....	....	....	....
1877-78	....	14,949	....	3,405	18,354
1878-79	....	21,628	....	2,643	24,271
1879-80	....	21,073	....	4,952	26,025
1880-81	....	15,454	....	3,334	18,788
1881-82	....	21,607	....	4,168	25,775
1882-83	....	24,875	....	7,911	32,786
1883-84	....	19,696	....	6,533	26,229
1884-85	....	22,787	....	8,405	31,192
1885-86	....	13,464	....	8,216	21,680
1886-87	....	16,923	....	9,811	26,734
1887-88	....	41,864	....	8,878	50,742
1888-89	....	17,340	....	11,481	28,821
1889-90	....	9,895	....	11,730	21,625
1890-91	....	9,923	....	10,764	20,687
1891-92	....	9,716	....	23,835	33,571
1892-93	....	7,295	....	12,319	19,714
1893-94	....	3,023	204	13,455	16,682
1894-95	....	6,749	213	10,399	17,361
1895-96	....	3,767	314	16,748	20,829
1896-97	....	2,654	263	17,239	20,156
1897-98	....	5,950	1,637	18,633	26,220
1898-99	....	2,462	243	31,555	34,263
1899-1900	....	6,880	307	37,108	39,794
1900-01	322	7,780	1,142	155,514	163,838
1901-02	1,106	11,925	1,528	172,733	183,147
1902-03	817	21,377	1,194	124,695	138,631
1903-04	2,079	15,325	2,994	146,070	174,520
1904-05	284	17,217	3,683	85,853	105,149
1905-06	2,026	15,922	5,337	128,462	153,042
1906-07	1,384	16,652	436	110,447	128,219
1907-08	2,440	16,652	519	134,541	154,052
1908-09	2,487	23,402	649	119,913	146,451
1909-10	2,367	21,064	5,818	131,273	160,522
1910-11	7,220	27,607	6,927	130,776	172,530
1911-12	9,911	63,544	8,777	213,579	295,811
1912-13	13,144	74,870	11,114	192,012	291,140
1913-14	16,424	58,083	45,776	123,964	244.247
1914-15	22,819	64,764	15,252	194,130	296,965

1906-7, neuf mois.

TABLEAU indiquant le nombre de tonneaux de sucre brut et raffiné transportés par l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis le 1er juillet 1876.

Exercice.	Sucre brut.					Sucre raffiné.				
	Via Ste-Rosalie.	A Montréal pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux gares intermédiaires.	Total.	A Ste-Rosalie pour l'ouest.	A Montréal pour l'ouest.	A St-Jean pour l'ouest.	Aux gares intermédiaires.	Total.
		Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1876-77....	......	340	......	......	340	......	......	......	......	......
1877-78...	......	186	......	......	186	......	......	......	......	......
1878-79....	......	1,041	......	......	1,041	......	......	......	......	......
1879-80....	......	12,220	......	......	12,220	......	......	......	......	......
1880-81....	......	13,872	......	......	13,862	......	4,022	......	2,902	6,924
1881-82....	......	13,256	......	1,290	15,546	......	7,146	......	3,607	10,753
1882-83....	......	9,465	......	508	9,973	......	11,126	......	5,497	16,623
1883-84....	......	13,778	......	3,068	16,846	......	14,543	......	7,265	21,808
1884-85....	......	10,381	......	3,661	14,042	......	18,024	......	8,445	26,469
1885-86....	......	4,394	......	3,988	8,392	......	7,674	......	5,858	13,518
1886-87....	......	20,450	......	8,500	28,950	......	15,044	......	8,395	23,439
1887-88 ...	......	14,320	......	14,085	28,405	......	21,641	......	7,133	28,774
1888-89...	......	24,358	......	7,160	31,518	......	12,955	......	11,120	24,075
1889-90....	......	6,390	......	8,913	16,303	......	6,778	......	6,125	12,903
1890-91....	......	5,088	4,670	8,215	17,973	......	10,130	468	5,096	16,594
1891-92....	......	7,142	3,960	10,535	21,637	......	12,633	7,647	12,414	32,721
1892-93....	......	......	......	10,137	10,137	......	8,327	6,456	7,840	22,623
1893-94....	......	......	......	6,775	6,775	......	17,729	6,967	8,885	33,581
1894-95....	......	......	......	10,342	10,342	......	13,351	15,819	4,695	33,865
1895-96....	......	......	......	9,824	9,824	......	15,138	13,734	11,309	40,181
1896-97....	......	......	......	4,925	4,925	......	5,694	8,069	6,957	20,720
1897-98....	......	......	......	......	......	......	6,624	8,821	10,989	26,534
1898-99....	......	......	......	......	......	......	8,138	2,183	15,833	26,164
1899-1900..	......	96	......	......	96	......	9,795	257	19,655	29,907
1900-01....	......	489	......	......	489	403	14,791	12	10,615	25,821
1901-02	......	90	......	11,553	11,643	3,101	9,831	861	18,839	29,632
1902-03....	......	194	......	17,137	17,331	3,183	5,763	1,636	20,529	31,111
1903-04....	357	875	......	7,495	8,727	6,013	8,628	879	29,400	44,920
1904-05....	602	605	78	1,495	15,684	1,446	7,107	224	23,937	31,764
1905-06....	......	715	68	9,308	10,091	4,235	12,268	176	24,780	41,459
1906-07....	......	394	......	14,671	15,065	1,998	5,898	2,374	13,927	24,197
1907-08 ...	......	912	......	4,371	5,283	5,280	10,555	723	21,073	37,631
1908-09....	6	1,705	......	6,817	8,528	5,095	8,906	979	21,527	36,507
1909-10....	309	2,000	......	12,203	14,512	6,402	9,217	1,051	23,224	39,894
1910-11....	532	1,293	......	24,166	25,901	6,326	9,368	947	25,026	41,667
1911-12....	1,096	2,558	......	12,057	15,711	8,242	9,691	1,519	21,870	41,322
1912-13....	1,380	14,030	......	......	15,410	8,678	9,640	1,422	23,684	43,424
1913-14....	1,419	1,852	......	9,806	13,077	8,813	8,470	1,609	24,388	43,280
1914-15....	2,053	1,998	......	5,894	9,945	10,333	11,331	861	30,399	52,92

1906-7, neuf mois seulement.

TABLEAU indiquant le nombre de tonneaux de poisson frais et salé transportés par l'Intercolonial, pendant chaque exercice depuis 1876.

Exercice.	Poisson frais.					Poisson salé.				
	Via Ste Rosalie.	Via Montréal.	Via St-Jean.	Aux gares intermédiaires.	Total.	Via Ste-Rosalie.	Via Montréal.	Via St-Jean.	Aux gares intermédiaires.	Total.
	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.
1876-77	....	530	921	527	1,978	....	551	1,848	802	3,201
1877-78	....	596	1,015	474	2,085	....	898	1,644	805	3,346
1878-79	....	471	1,336	817	2,624	....	988	1,038	1,048	2,974
1879-80	....	519	1,462	453	2,334	....	1,612	2,238	959	4,809
1880-81	....	498	1,879	920	3,297	....	1,418	937	1,051	4,406
1881-82	....	475	1,919	967	3,951	....	4,031	1,066	2,487	7,584
1882-82	....	542	384	393	1,319	....	3,229	759	1,354	5,412
1883-84	....	838	1,682	412	2,932	....	1,322	1,143	1,224	3,689
1884-85	....	1,062	1,885	484	3,431	....	3,563	3,600	1,596	8,759
1885-86	....	1,669	1,655	902	4,216	....	1,680	3,047	3,376	7,103
1886-87	....	1,278	1,572	2,008	4,859	....	3,236	569	1,747	5,552
1887-88	....	1,533	1,477	1,031	4,041	....	2,617	470	1,099	4,193
1888-89	....	2,474	2,000	1,870	6,344	....	3,070	7,746	2,994	13,810
1889-90	....	2,335	1,787	2,111	6,223	....	2,449	847	3,288	6,584
1890-91	....	2,029	2,788	1,848	6,665	....	1,953	1,917	3,236	7,106
1891-92	....	1,367	1,746	547	3,660	....	1,946	928	1,889	4,763
1892-93	....	1,683	1,875	3,340	6,898	....	3,262	1,811	2,176	7,249
1893-94	....	1,959	2,192	2,224	6,375	....	2,921	1,814	2,962	7,697
1894-95	....	2,006	3,726	1,160	6,892	....	2,075	1,849	5,285	10,209
1895-96	....	1,966	3,059	1,316	6,344	....	1,863	1,087	2,791	5,741
1896-97	....	3,307	3,115	1,286	7,708	....	2,158	1,176	2,536	5,889
1897-98	....	3,575	3,703	1,052	8,330	....	1,729	1,066	2,210	5,005
1898-99	....	1,210	2,070	3,305	5,583	....	1,651	1,198	3,625	5,474
1890-1900	....	2,547	2,706	3,686	8,939	....	2,421	1,563	2,658	6,643
1900-01	37	2,009	3,207	4,125	9,393	860	3,416	1,346	4,643	9,768
1901-02	219	3,013	4,373	5,477	13,082	283	3,250	1,413	5,196	10,042
1902-03	149	2,269	3,040	4,842	10,289	493	2,808	1,615	6,579	11,495
1904-05	779	1,939	3,588	5,002	11,068	225	2,359	564	5,848	8,996
1905-06	284	2,748	2,439	7,706	13,177	683	2,740	346	6,994	10,763
1906-07	320	2,882	3,712	7,400	14,314	307	3,159	416	6,348	10,227
1907-08	199	3,288	1,353	6,224	11,064	661	2,856	1,976	7,034	12,527
1908-09	312	2,965	2,794	6,946	13,017	668	4,078	1,632	4,866	11,244
1909-10	547	3,965	2,616	6,525	14,110	697	3,759	806	6,706	14,868
1910-11	1,216	4,300	2,733	6,161	14,110	893	3,590	1,993	9,130	15,546
1911-12	1,476	4,213	1,917	6,686	14,292	4,250	4,060	425	10,108	18,843
1912-13	1,490	4,572	3,928	7,294	17,284	909	5,795	2,902	8,529	18,135
1913-14	2,424	4,424	3,435	9,361	19,744	1,242	5,503	1,657	7,810	16,212
1914-15	2,183	3,746	1,180	9,904	17,013	2,549	6,771	452	9,246	19,018

1906 07, neuf mois seulement.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Ce chemin a jusqu'ici été exploité par la *Dominion Atlantic Railway Company* (ci-devant la *Windsor and Annapolis Railway Company*), en vertu d'un bail qui couvre également les droits de circulation sur le chemin de fer Intercolonial, de la jonction de Windsor à Halifax. La compagnie garde les deux tiers des recettes brutes, et l'Etat, qui entretient la voie et les constructions, reçoit l'autre tiers. A la date du 1er janvier 1914 il a été passé un nouveau bail avec la compagnie, sauf ratification par le Parlement, lequel sera valide pendant une période de 99 années à compter de cette date, et le loyer en sera de $22,500 par année.

Année.	Milles en exploitation.	Un tiers des recettes brutes.	Part du tiers des recettes brutes crédité à la ligne de la Jonction Windsor jusqu'à Halifax.	Part du tiers des recettes brutes crédité à l'embranchement de Windsor.	Coût de l'entretien.	Profit.	Pertes.
		$ c.	$ c	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1880-81	32	28,434 29	7,217 76	21,216 53	20,502 26	714 27	
1881-82	32	28,461 07	7,407 88	21,052 19	13,090 55	7,953 64	
1882-83	32	31,199 77	8,095 88	24,113 89	23,103 93	1,009 96	
1883-84	32	30,428 39	7,409 46	23,018 93	22,140 86	878 07	
1884-85	32	32,246 30	7,794 95	24,451 35	18,751 96	5,699 39	
1885-86	32	31,185 63	7,527 52	23,658 11	19,229 49	4,428 62	
1886-87	32	33,564 58	8,237 00	25,327 58	26,042 33	....	714 75
1887-88	32	32,242 85	6,689 30	24,553 55	24,040 33	513 22	
1888-89	32	37,313 43	8,941 32	28,372 11	20,856 50	7,515 61	
1889-90	32	39,544 19	9,381 73	30,162 46	18,982 82	11,179 64	
1890-91	32	39,519 56	9,284 48	38,508 35	28,931 71	1,303 42	
1891-92	32	42,891 23	9,382 38	30,235 13	19,514 37	13,994 48	
1892-93	32	43,901 28	9,585 17	34,316 11	16,889 95	17,426 16	
1893-94	32	41,834 70	8,859 23	32,975 47	17,645 09	15,330 38	
1894-95	32	50,703 84	11,626 20	39,077 64	14,640 07	24,437 57	
1895-96	32	47,456 74	10,894 91	36,561 83	16,476 46	20,985 37	
1896-97	32	54,208 81	13,605 58	40,603 23	10,821 04	29,782 19	
1897-98	32	48,892 21	11,665 57	37,226 64	18,181 09	14,045 01	
1898-99	32	56,314 51	13,840 48	42,474 04	12,873 06	29,600 94	
1899-1900	32	62,266 61	14,925 18	47,351 43	12,891 56	34,459 87	
1900-01	32	62,523 20	15,261 31	47,261 89	16,862 66	30,399 23	
1901-02	32	65,315 38	15,710 79	49,604 59	16,376 27	33,228 32	
1902-03	32	56,417 38	13,856 57	42,560 81	17,843 19	24,717 62	
1903-04	32	72,708 54	19,074 49	53,634 05	24,281 09	29,352 96	
1904-05	32	66,798 46	16,759 79	50,038 67	26,863 16	23,175 51	
1905-06	32	65,936 66	16,484 16	49,452 50	17,485 97	31,966 53	
1906-07	32	61,597 30	16,156 78	45,440 52	15,425 32	30,015 20	
1097-08	32	76,471 58	20,041 17	56,430 41	37,912 11	18,518 20	
1908-09	32	75,781 80	19,750 47	56,031 33	36,234 55	19,796 78	
1909-10	32	81,861 73	21,207 75	60,653 98	23,549 90	37,104 08	
1910-11	32	64,781 89	16,590 46	48,191 43	17,797 98	30,393 45	
1911-12	32	99,996 10	26,819 50	73,176 60	33,854 05	39,322 55	
1912-13	32	93,235 40	24,988 70	68,246 70	29,970 62	38,276 08	
1913-14	32	85,277 77	23,710 25	61,517 52	26,486 98	35,030 54	
1914-15	32	Loué à la Dominion Atlantic Railway Company à un taux annuel $22,500.					

1906-07, neuf mois seulement.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

Le tableau suivant indique les frais d'exploitation, les recettes brutes et les recettes nettes, le nombre de tonnes de marchandises et le nombre de voyageurs transportés pendant chaque exercice depuis le 30 juin 1875, lors de l'ouverture du chemin de fer au trafic:—

Année.	Milles en exploitation.	Frais d'exploitation.	Recettes brutes.	Pertes.	Tonnes de marchandises.	Nombre de voyageurs transportés.
		$ c.	$ c.	$ c.		
1875-76	199	214,930 43	118,060 96	96,869 47	28,558	93,964
1876-77	199	228,595 25	130,664 92	97,930 33	41,039	93,478
1877-78	199	221,599 46	135,899 60	85,699 89	38,668	111,428
1878-79	199	223,313 12	125,855 99	97,457 21	38,923	105,046
1879-80	199	164,640 55	113,851 11	50,789 44	37,208	90,533
1880-81	199	228,259 97	137,267 54	90,922 43	48,315	118,436
1881-82	199	252,808 41	146,170 42	106,637 99	51,920	117,162
1882-83	199	236.428 13	144,504 12	91,924 01	51,841	118,988
1883-84	211	211,207 01	158.588 06	52,618 95	57,346	130,423
1884-85	211	216,744 34	155,584 36	61,159 98	57,913	120,374
1885-86	211	204,237 37	155,303 37	48,934 00	63,589	103,067
1886-87	211	229,639 95	158,365 62	71,276 33	59,603	131,246
1887-88	211	247,559 44	171,369 56	76,189 89	55,682	152,780
1888-89	211	266,485 85	160,971 78	105,524 07	52,604	133,099
1889-90	211	257,990 08	174,258 05	83,732 03	59,511	145,508
1890-91	211	289,706 38	157,442 69	132,263 69	51,065	139,389
1891-92	211	226,422 17	162,690 42	63,731 75	56,718	132,111
1893-94	211	226,891 06	158,533 83	68,857 23	53,577	123,727
1894-95	211	232,105 19	149,654 71	83,250 41	48,325	125,089
1895-96	211	225,138 56	146,476 54	78,662 02	46,395	122,586
1896-97	211	240.489 90	153,443 13	87,046 77	52,151	131,498
1897-98	211	231,418 74	158,950 61	72,468 13	57,539	156,510
1898-99	211	218,053 01	165,021 03	53,040 98	57,968	129,667
1899-1900	211	220,931 81	174,738 73	46,193 08	62,227	147,471
1900-01	211	261,766 24	195,833 48	67,883 76	73,696	157,793
1901-02	210	270,159 97	197,999 97	72,160 00	74,381	184,748
1902-03	209	269,737 82	217,714 24	41,923 58	80,582	205,265
1903-04	209	335,695 44	234,390 03	101,305 41	86,286	224,517
1904-05	209	370,464 44	217,330 61	153,133 83	75,969	235,194
1905-06	261	294,253 16	257,270 57	36,982 59	87,162	371,092
1906-07	267	282,148 50	215,534 97	67,713 53	67,144	232,256
1907-08	267	399,947 79	304,579 83	95,367 96	97,250	317,828
1908-09	267·5	400,330 00	311,319 63	69,010 78	106,090	332,758
1909-10	267·5	427,283 73	319,074 74	108,208 99	105,741	251,038
1910-11	267·5	424,104 00	337,419 55	86,684 45	108,263	356,761
1911-12	267·5	449,962 91	367,203 39	82,759 52	120,218	388,076
1912-13	267·5	489,972 34	389,474 07	100,498 27	122,784	433,888
1913-14	275·2	571,415 37	409,616 74	161,798 63	115,751	445,739
1914-15	275·2	598,226 97	415,495 44	182,731 53	125,272	423,496

1906-7, neuf mois seulement.

CANAUX.

Le coût de la construction et de l'agrandissement des canaux, ainsi que des améliorations du fleuve et des lacs, au 31 mars 1915, étant comme suit:—

Route de Montréal au lac Supérieur.

—	Construction primitive.	Agrandissement des canaux.	Amélioration du fleuve St-Laurent et des lacs.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Lachine	2,589,532 85	11,387,717 10		13,977,249 95
Lac Saint-Louis			298,176 11	298,176 11
Canal Soulanges	7,870,284 74			7,870,284 74
Canal Beauharnois	1,636,690 26			1,636,690 26
Lac Saint-François			75,906 81	75,906 71
Canal Cornwall	1,945,624 73	5,300,679 48		7,246,304 21
Canal Williamsburg	1,320,655 54	13,896 26		1,334,551 80
Canal de la Pointe-Farran		877,090 57		877,090 57
Canal du Rapide-Plat		2,158,242 00		2,158,242 00
Canal des Galops		6,121,213 70		6,121,213 70
Rapides des Galops			1,039,895 65	1,039,895 65
Sections du fleuve St-Laurent			711,238 93	711,238 93
Chenal du Nord			1,718,778 83	1,718,778 83
Canal Murray	1,248,946 71			1,248,946 71
Canal Welland	7,693,824 03	21,854,424 09		29,548,248 12
Canal du Sault-Ste-Marie	4,994,372 51			4,994,372 51
Totaux	29,299,931 37	47,713,263 20	3,843,996 23	80,857,190 80

Route de Lachine à Ottawa.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Ecluse de Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Canaux de Carillon et Grenville	*63,053 64	4,119,039 32	4,182,092,96
Canal de la Culbute (remplacé)	382,391 16		382,391 46
Totaux	579,901 61	5,154,798 44	5,734,700 05

La construction par le gouvernement impérial n'est pas comprise ; les archives se rapportant à ces travaux étaient conservées dans le bureau de l'artillerie à Montréal, et ont été détruites dans l'incendie de 1852.

Route d'Ottawa à Kingston.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Rideau	4,084,323 37	83,130 84	4,167,454 21
Canal Tay	489,599 23		489,599 23
Totaux	4,573,922 60	83,130 84	4,657,053 44

Route de Saint-Jean, P.Q., à Sorel.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Chambly	637,056 76	94,639 76	731,696 52
Ecluse de Saint-Ours	121,537 65	5,690 91	127,228 56
Totaux	758,594 41	100,330 67	858,925 08

Route du lac Ontàrio à la baie Georgienne.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal de la Trent	14,612,735 30	....	14,612,735 30
Totaux	14,612,735 30	....	14,612,735 30

Route de l'océan Atlantique aux lacs Bras-d'Or.

—	Construction primitive.	Agrandissement.	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Canal Saint-Pierre—Cap-Breton	248,762 84	399,784 30	648,547 14
Totaux	248,762 84	*399,784 30	648,547 14

* Ce montant couvre les dépenses à compte du capital jusqu'à 1896 inclusivement. Il a été dépensé une autre somme de $176,049.05 depuis le 1er avril 1911 à compte du revenu.

TABLEAU comparatif du nombre de tonnes de fret qui ont passées par les canaux pendant les saisons de 1913 et de 1914.

Nom du canal.	Saison de 1913.	Saison de 1914.	Nombre de voyages des navires et bateaux ayant passé par les canaux.	
			Saison de 1913.	Saison de 1914.
	Tonneaux.	Tonneaux.		
Canal du Sault-Sainte-Marie	42,699,324	27,549,184	8,285	5,977
Canal Welland	3,570,714	3,860,969	3,229	3,692
Canaux du Saint-Laurent	4,302,427	4,391,493	11,656	10,245
Canal Chambly	555,602	436,905	3,197	2,694
Canal Saint-Pierre	71,514	54,180	1,337	1,200
Canal Murray	180,576	83,907	1,277	971
Canal de la rivière Ottawa	365,438	335,132	2,938	2,472
Canal Rideau	171,223	151,739	2,820	2,635
Canal de la Trent	55,800	67,715	3,666	3,647
St. Andrew's*	81,295	42,013	988	334
Totaux	52,053,913	37,023,237	39,393	33,867

* Ecluse et barrage sur la rivière Rouge, entre Winnipeg et le lac Winnipeg. L'écluse et le barrage ont été construits par le ministère des Travaux publics qui les exploite.

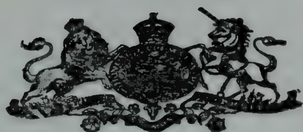
TABLEAU indiquant les dates de clôture et d'ouverture des canaux pour la saison de 1914.

—		Ouverture de la navigation en 1914.	Fermeture de la navigation en 1914.
Lachine		27 avril	8 décembre.
Soulanges		27 "	5 "
Grenville		29 "	28 novembre.
Carillon		29 "	28 "
Sainte-Anne		27 "	3 décembre.
Chambly		1er mai	1 "
Saint-Ours		"	30 novembre.
Cornwall		27 avril	12 décembre.
Williamsburg	Pointe-Farran	27 "	14 "
	Rapide-Plat	27 "	14 "
	Galops	23 "	14 "
Murray		21 "	8 "
Welland		15 "	18 "
Sault-Ste-Marie		20 "	14 "
Rideau	à Ottawa	1er mai	30 novembre.
	à Kingston	"	17 "
Trent	De Hastings au lac du Riz	7 avril	28 "
	Du lac du Riz à Peterborough	25 "	5 décembre.
	De Peterborough à Lakefield	13 mai	19 novembre.
	Ecluse d'ascension hydraulique	13 "	7 "
	De Lakefield à Bobcaygeon	29 avril	19 "
	De Bobcaygeon à Rosedale	12 mai	19 "
	De Kirkfield au lac Simcoe	11 "	10 "
	Ecluse d'ascension de Kirkfield	11 "	29 octobre.
	Du lac Simcoe à Orillia	1er "	17 novembre.
	Rivière Scugog et écluse Lindsay	15 avril	18 "
Saint-Pierre		29 "	26 décembre.

PARTIE IX

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER

EN FORCE LE 31 MARS 1915



2 GEORGE V

CHAP. 7.

Loi à l'effet d'aider à la construction du Canadian Northern Alberta Railway.

[*Sanctionnée le 1er avril 1912.*]

CONSIDÉRANT que par le chapitre 6 des lois de 1910, le Gouverneur en conseil a été autorisé à donner de l'aide pour la construction de la ligne du chemin de fer de la Canadian Northern Alberta Railway Company, ci-après désignée par l'expression «la Compagnie», en garantissant le principal et l'intérêt des obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs de la Compagnie, jusqu'à concurrence de treize mille dollars par mille pour les premiers cinquante milles de la ligne ainsi subventionnée, et, pour le reste de ladite ligne, jusqu'à concurrence de vingt-cinq mille dollars par mille, sans dépasser en totalité cent cinquante milles ainsi qu'énoncé à ladite loi, et le Gouverneur en conseil, conformément à ladite autorisation, a accordé ladite aide en conséquence; Et considérant que la Compagnie est autorisée, sous le régime de ladite loi à construire et mettre en service une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Edmonton ou Strathcona jusqu'à un point dans la Colombie-Britannique à ou près la Yellowhead Pass, et jusqu'à cinquante milles à l'ouest de la frontière de ladite province: A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète: **Préambule.**

1. La présente loi peut être citée sous le titre *Loi de subvention au Canadian Northern Alberta Railway, 1912.* **Titre abrégé.**

2. Sa Majesté au nom du Dominion du Canada, ci-après appelé «le Dominion», peut aider à la construction et à l'achèvement d'une ligne de chemin de fer de la Compagnie s'étendant depuis un point sur la ligne du chemin de fer de la Compagnie jusqu'à cent cinquante milles vers l'ouest à partir **Subvention autorisée.** **Ligne de chemin de fer**

subventionnée.

partir de Saint-Albert, et allant de là dans une direction ouest jusqu'à la frontière de la province de la Colombie-Britannique à ou dans la Yellowhead Pass, soit un parcours d'au plus cent quinze milles, en garantissant le principal et l'intérêt des obligations, débentures, débentures-actions ou autres valeurs, ci-après appelées «valeurs» et garanties telles que susdit, de la Compagnie, jusqu'à concurrence de trente-cinq mille dollars par mille de ladite ligne de chemin de fer ainsi subventionnée, sans dépasser en totalité cent cinquante milles; l'intérêt sur lesdites valeurs devant être versé au taux de trois et demi pour cent par année, payable semestriellement, et le principal être remboursable dans cinquante ans à compter de la date de la présente loi.

Nature de la subvention.

Garantie.

3. Lesdites valeurs ainsi garanties seront assurées par un ou plusieurs actes de trust par voie de mortgage ou de charge en faveur d'un ou de plusieurs fiduciaires agréés par le Gouverneur en conseil, lequel ou lesquels actes de trust constitueront respectivement un premier mortgage ou une première charge grevant ladite ligne de chemin de fer ainsi subventionnée, ainsi que l'emplacement de la voie, les terrains des gares, ou autres immeubles et intérêts dans ces immeubles, les constructions et autres structures et améliorations, le matériel roulant et l'équipement, l'outillage, les machines, outils, fournitures, matériaux et autres biens mobiliers actuels et à venir, acquis pour les objets de ladite ligne ainsi subventionnée, et se rattachant à l'exploitation, aux réparations et à l'entretien de ladite ligne, de même que les taxes, recettes et revenus de la Compagnie provenant ou devant provenir de ladite ligne ainsi que les droits, privilèges, concessions et pouvoirs que possède ou possédera ci-après la Compagnie relativement à ladite ligne et se rattachant à son exploitation, à son entretien et à ses réparations.

Première hypothèque.

Nature des valeurs et formes des actes, etc.

4. La nature des valeurs à être garanties suivant que susdit et la forme qu'elles devront revêtir, ainsi que la forme et les conditions du ou des actes de trust qui doivent en assurer le remboursement, et les époques et le mode d'émission des valeurs et la disposition des sommes à être ainsi prélevées, par vente, nantissement ou autrement, en attendant la dépense de ces deniers pour les objets de la ligne de chemin de fer ainsi subventionnée, et le mode et la manière dont s'effectuera la garantie, devront être celles qu'approuve le Gouverneur en conseil; et ces termes, dispositions et conditions peuvent être inclus dans ce ou ces actes de trust suivant que le Gouverneur en conseil le juge à propos ou nécessaire.

Signature de la garantie.

5. Ladite garantie sera revêtue du seing du Ministre des Finances, ou du fonctionnaire à qui le Gouverneur en conseil déléguera la mission de la signer; et, une fois cette signature

ture donnée, le Dominion sera responsable comme garant, du remboursement du capital et du versement des intérêts des valeurs ainsi garanties, en conformité de leur teneur, et lesdits remboursement et versement deviendront une charge sur le Fonds du revenu consolidé du Canada. Effct.

6. Toutes sommes payées par le Dominion, en exécution de la garantie établie par la présente loi sont réputées payées en extinction de l'obligation du Dominion, mais non pas en satisfaction de celle de la Compagnie du chef des valeurs ainsi garanties, ou du chef de tout acte de trust qui en assure le remboursement et les sommes ainsi payées sont réputées encore garanties par lesdites valeurs et ledit acte de trust, et le Dominion se trouve subrogé dans et à tous les droits des détenteurs desdites valeurs, dont le principal ou les intérêts auront été remboursés ou servis par le Dominion, et ce dernier prendra en tous points, à l'égard des sommes ainsi payées et jusqu'à concurrence des sommes par lui versées, la position de détenteur de valeurs restées en souffrance. Sommes payées par le gouvernement en exécution de la garantie.

7. La décision du Gouverneur en conseil relative à la longueur de ladite ligne de chemin de fer à être ainsi subventionnée pour les objets de la présente loi, est finale. Longueur de la ligne.

8. Les livres de la Compagnie doivent être en tout temps accessibles à l'examen pour le Dominion par toute personne déléguée à cette mission par le Gouverneur en conseil ou le Ministre des Finances. Inspection des livres.

9. La Canadian Northern Railway Company doit, par garantie contenue dans le ou lesdits actes de trust ou dans quelque autre document consenti entre le Gouverneur en conseil ou le Ministre des Finances et la Compagnie en dernier lieu nommée, en la forme qu'approuvera le Gouverneur en conseil, garantir au Dominion le paiement régulier par la Compagnie du principal et de l'intérêt de toutes valeurs mises et garanties sous le régime des dispositions de la présente loi, selon la teneur et l'effet desdites valeurs respectivement, et en conformité des termes du ou desdits actes des trusts, et elle doit aussi garantir au Dominion le paiement régulier par la Compagnie de toute perte subie par le Dominion ou de toute dépense faite par ce dernier pour la mise en vigueur, sur défaut par la Compagnie de ce faire, des stipulations du ou desdits actes de trust contre la ligne de chemin de fer et les dépendances qui y sont mortgagées et assujéties. Garantie de la Canadian Northern Ry. Co.

10. La ligne ainsi aidée telle qu'énoncée et décrite à l'article 2 de la présente loi, sera construite et achevée d'après les devis qui suivent: Types de construction.

Les ponts au-dessus des rivières ou des larges cours d'eau seront en béton et en acier et seront construits conformément Ponts.

ment aux devis régissant la construction des ponts du type fort tels qu'établis par le ministère des Chemins de fer et Canaux en mil neuf cent huit.

Ponts sur chevalets. Les ponts en pilotis ou en chevalets pourront être construits sur de faibles cours d'eau qui peuvent être contrôlés au moyen de ponceaux, lesdits ponceaux devant être construits après la mise en service de la ligne dans un temps raisonnable dont le Gouverneur en conseil demeurera le seul juge.

Ponceaux.

Rails. La ligne de chemin de fer sera pourvue de rails d'acier d'au moins quatre-vingts livres la verge linéaire—avec des attaches normales.

Courbes et rampes. La courbe maxima sera d'un rayon de sept cent seize pieds au plus, et les pentes contre le trafic allant vers l'est ne dépasseront pas cinq dixièmes d'un pour cent ou 26.40 pieds par mille; ou six dixièmes d'un pour cent ou 31.68 pieds par mille, contre le trafic allant vers l'ouest; mais dans des conditions exceptionnelles, du consentement du Gouverneur en conseil, un rayon moindre de courbe et des pentes plus raides peuvent être permis, sur la recommandation de l'ingénieur en chef du ministre des Chemins de fer et Canaux avec l'approbation du ministère des Chemins de fer et Canaux, mais dans aucun cas la courbe ne pourra dépasser un rayon de cinq cent soixante et treize pieds ni les rampes le maximum de 52.80 pieds au mille.



2 GEORGE V.

CHAP. 8.

Loi à l'effet d'aider à la construction du Canadian Northern Alberta Railway.

[*Sanctionnée le 1er avril 1912.*]

SA Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète :

1. La présente loi peut être citée sous le titre, *The Canadian Northern Alberta Railway Act, 1912.* Titre abrégé.

2. L'aide que, sous le régime de la loi *The Canadian Northern Alberta Railway Act, 1910*, (ci-après appelée «ladite loi»), le Gouverneur en conseil a été autorisé à accorder à la Canadian Northern Alberta Railway Company, (ci-après appelée «la Compagnie»), relativement à la construction des cent cinquante milles de la ligne de chemin de fer y décrite (ci-après appelée «l'ancienne ligne») peut, nonobstant toute disposition de ladite loi, être appliquée aux premiers cent cinquante milles de la ligne de chemin de fer de la Compagnie présentement construite ou tracée et allant de Saint-Albert, dans la province d'Alberta, dans une direction généralement occidentale vers la Yellowhead Pass, ces cent cinquante milles en dernier lieu mentionnés étant désignés dans la présente loi par le nom «la nouvelle ligne». L'aide à la Compagnie peut être appliquée à la nouvelle ligne.

3. Le Gouverneur en conseil peut faire exécuter par le Ministre des Finances, ou par tel autre fonctionnaire que le Gouverneur en conseil peut désigner, un acte, en la forme approuvée par le Gouverneur en conseil, supplémentant l'acte de trust par voie de mortgage ou de charge, fait sous le régime de ladite loi et daté du vingt-deuxième jour de mars mil neuf cent onze (en la présente loi appelé le mortgage original) dans le but de donner effet aux dispositions de la présente loi. Exécution de mortgage.

4.

Les valeurs déjà émises seront une charge sur la nouvelle ligne.

4. Dès l'exécution de pareil acte par la Compagnie et le Ministre des Finances, ou l'autre fonctionnaire ci-dessus mentionné, les valeurs émises sous l'empire du mortgage original, constitueront une charge sur la nouvelle ligne au lieu de l'être sur l'ancienne ligne, et le produit des valeurs garanties émises sous l'empire du mortgage original sera dès lors appliqué à la construction de la nouvelle ligne.

Les fiduciaires passent l'acte.

5. Les fiduciaires du mortgage original doivent s'entendre avec la Compagnie et le Gouverneur en conseil pour passer ou faire passer l'acte supplémentaire susmentionné.

Modification du contrat pour la construction.

6. Lors de l'adoption de la présente loi, le contrat fait entre Sa Majesté le Roi et la Compagnie, portant la date du deuxième jour de septembre mil neuf cent onze, relativement à la construction de la ligne de chemin de fer aidée sous le régime de ladite loi, peut être modifié par les parties au contrat de manière à pourvoir à la construction et à l'achèvement de la nouvelle ligne au lieu de la ligne y mentionnée, et les différentes parties audit contrat ainsi qu'au mortgage original ont par la présente loi autorité et pouvoir de passer les différents documents et d'apporter les différentes modifications qui sont nécessaires pour mettre à effet les intentions de la présente loi.



2 GEORGE V.

CHAP. 9.

Loi à l'effet d'autoriser l'octroi d'une subvention à la Canadian Northern Pacific Railway Company pour aider à la construction du chemin de fer y mentionné.

[*Sanctionnée le 1er avril 1912.*]

SA Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

1. La présente loi peut être citée sous le titre *Loi de subvention au Canadian Northern Pacific Railway.* Titre.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder une subvention de douze mille dollars par mille à la Canadian Northern Pacific Railway Company pour aider à la construction d'un chemin de fer depuis un point à la Passe de la Tête Jaune jusqu'à Vancouver et à l'embouchure de la rivière Fraser, n'excédant pas cinq cent vingt-cinq milles. Subvention autorisée.

3. Ladite subvention sera payable à même le Fonds du revenu consolidé du Canada et peut, au choix du Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payée comme suit: Mode et conditions de paiement.

a) lors de l'achèvement des travaux subventionnés; ou

b) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles du chemin de fer, en proportion du coût de ladite section complétée comparativement au coût de toute l'entreprise; le coût, pour les fins de ce paragraphe, devant être déterminé par le Gouverneur en conseil; ou

c) d'après les évaluations courantes des travaux appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille dollars; ou

d)

d) dans le cas des alinéas *b*) et *c*) partie d'une manière, partie de l'autre,

Délai pour la construction.

4. Ledit chemin de fer, à moins qu'il ne soit déjà commencé, devra être commencé dans les deux ans qui suivront le premier jour d'août mil neuf cent douze, et devra être complété dans un délai raisonnable, n'excédant pas quatre ans à dater du premier jour d'août, qui sera fixé par le Gouverneur en conseil, et devra être aussi construit conformément aux descriptions, conditions et devis approuvés par le Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et spécifiés dans un contrat entre la compagnie et ledit ministre, lequel contrat le Ministre, avec l'approbation du Gouverneur en conseil, est par les présentes autorisé à conclure. Le tracé dudit chemin de fer sera subordonné à l'approbation du Gouverneur en conseil.

Contrat pour la construction.

Tracé.

Transport d'articles du gouvernement.

5. Ladite compagnie, ses successeurs et ayants droit, et toute personne ou compagnie contrôlant ou exploitant ledit chemin de fer en tout ou en partie, devra chaque année fournir au gouvernement du Canada le transport des hommes, fournitures et matériaux et malles sur la partie du chemin de fer pour laquelle elle a reçu ladite subvention, et chaque fois qu'elle en sera requise, elle devra procurer des wagons-poste convenablement équipés pour ce service postal; et ce transport et ce service devront être exécutés aux taux qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel ce service sera exécuté et la compagnie qui l'exécutera, et dans le cas de différend, alors aux taux qui seront approuvés par la commission des Chemins de fer pour le Canada; et pour effectuer le paiement de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent, par année, sur le montant de la subvention reçue par la compagnie sous le régime de la présente loi.

Production des comptes.

6. En ce qui concerne le chemin de fer pour lequel ladite subvention est accordée, la compagnie qui à toute époque en aura la propriété ou l'exploitation devra, lorsqu'elle en sera requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, tous les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer, le coût de son exploitation ainsi que ses recettes.

Rails d'acier matériaux et matériel roulant fabriqués au Canada.

7. Le Gouverneur en conseil pourra exiger, comme condition de la subvention autorisée par la présente loi, que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués en Canada, et qu'elle achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer, et le matériel roulant nécessaire au

au premier équipement du chemin de fer, si ces rails, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux sera le juge.



2 GEORGE V.

CHAP. 48.

Loi autorisant des subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer et des ponts qui y sont mentionnés.

[*Sanctionnée le 1er avril 1912.*]

SA Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

1. La présente loi peut être citée sous le titre : *Loi des Subventions aux chemins de fer, 1912.* Titre abrégé.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder, pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées qui ne coûtera pas, en moyenne. plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, une subvention de $3,200 par mille pour une longueur ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après; et, pour aider à la construction de chacune desdites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionnée et la somme de $15,000 par mille, ladite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille. Subventions pour chemins de fer.

1. Pour une ligne de chemin de fer, de 30 milles au plus, allant de Liverpool, par voie de Milton, jusqu'à Caledonia, Nouvelle-Ecosse, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 40 de 1907, article 1, item 5.

2. Pour une ligne de chemin de fer de 228 milles au plus, de Saint-Jean à Grand-Falls, Nouveau-Brunswick, à l'exclusion d'un pont de chemin de fer sur la rivière Kennebecasis, à ou près la pointe Perry, et de deux ponts de chemin de

de fer sur la rivière Saint-Jean, l'un à ou près Mistake et l'autre à ou près Andover; au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 12.

3. A la Compagnie de chemin de fer de l'Avenir et Melbourne, pour une ligne de chemin de fer, de 28 milles au plus, depuis Melbourne jusqu'à Drummondville, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 22.

4. A la Compagnie de chemin de fer de la baie des Ha! Ha! pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) à partir d'un point situé sur le chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, dans le township de Jonquières, à ou près Saint-Mathias, jusqu'à la baie des Ha! Ha!, pour 20 milles au plus,

b) depuis la jonction Labrosse jusqu'à la rivière Saguenay, en allant vers le nord à travers la ville de Chicoutimi; pour 5 milles au plus;

c) depuis la jonction de La Terrière, en allant vers le sud, jusqu'au lac Kenogami en passant par le village de La Terrière; pour 12 milles au plus;

d) à partir d'un point sur le chemin de fer de la baie des Ha! Ha!, au village de Bagotville ou des environs, en allant vers l'est jusqu'au village de Saint-Alexis; pour 3 milles au plus;

lesdites subventions alinéas *a*), *c*) et *d*) étant autorisées au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 27; et la subvention alinéa *b*) étant autorisée au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 19, alinéa *g*); pour 40 milles au plus en totalité.

5. Pour une ligne de chemin de fer, de 15 milles au plus, depuis un point à ou près la station de Sainte-Agathe-des-Monts et allant vers le township de Howard dans le comté d'Argenteuil, en passant près le lac Saint-Joseph et Sainte-Marie, dans une direction sud, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 26.

6. A la Compagnie de chemin de fer Interprovincial et de la Baie James, pour une ligne de chemin de fer, de 50 milles au plus, à partir d'un point sur le chemin de fer de Colonisation du lac Témiscamingue, à ou près Témiscamingue, jusqu'à ou vers la rivière des Quinze; au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 42.

7. A la Canadian Northern Quebec Railway Company, pour 30 milles au plus, d'une voie ferrée depuis Arundel jusqu'à un point dans la municipalité des townships unis de Preston et Hartwell, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 17.

8. A la Compagnie du chemin de fer de Québec au Saguenay, pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) de Saint-Joachim, vers le nord-est, pour 62.8 milles au plus;

b)

b) à partir d'un point situé à 62.8 milles au nord-est de Saint-Joachim en allant vers les Sept Iles; pour 107.2 milles au plus;

lesdites subventions étant autorisées au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 25; pour 170 milles au plus en totalité.

9. Pour une ligne de chemin de fer de 200 milles au plus, à partir d'un point à ou près Montréal, jusqu'à un point à ou près le mille 837 à l'ouest de Moncton sur le chemin de fer National Transcontinental, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 45.

10. A la Compagnie de chemin de fer Central d'Algoma à la Baie d'Hudson pour les voies ferrées suivantes:

a) à partir de Sault-Sainte-Marie jusqu'à un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique entre les stations de White-River et de Dalton, dans le district d'Algoma, pour 200 milles au plus;

b) à partir de Michipicoten-Harbour, lac Supérieur, et allant vers la ligne mère du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour 25 milles au plus;

c) à partir d'un point situé sur le chemin de fer Canadien du Pacifique et allant, dans une direction nord, vers le chemin de fer National Transcontinental, pour 50 milles au plus;

lesdites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 30; n'excédant pas en totalité 275 milles.

11. A la Algoma Eastern Railway Company, ci-devant la Compagnie de chemin de fer de Manitoulin et de la Rive-Nord, pour les lignes de chemin de fer suivantes;

a) à partir d'un point sur la ligne du chemin de fer de ladite compagnie entre Little-Current et Sudbury, et allant dans une direction ouest vers le chemin de fer Central d'Algoma à la Baie-d'Hudson, pour 76 milles au plus;

b) à partir d'un point à ou près Sudbury, dans une direction nord, pour 30 milles au plus.

lesdites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 29, alinéas a) et c) respectivement; n'excédant pas en totalité 106 milles.

12. A la Tilsonburg, Lake Erie and Pacific Railway Company, pour une ligne de chemin de fer, de 35 milles au plus, d'Ingersoll à Stratford, ou jusqu'à un point sur le chemin de fer le Grand Tronc entre Berlin et Stratford, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 40 de 1907, article 1, item 12.

13. A la Lac-Seul, Portage-du-Rat and Keewatin Railway Company, pour 22 milles au plus, d'une voie ferrée à partir d'un point situé à ou près Kenora et allant jusqu'au chemin de fer National Transcontinental, au lieu de la subvention

vention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 32.

14. A la Toronto, Lindsay and Pembroke Railway Company, pour une ligne de chemin de fer, de 51 milles au plus, depuis Golden-Lake jusqu'à Bancroft, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 38.

15. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer, de 35 milles au plus, à partir d'un point à ou après Teulon jusqu'à un point situé sur la rivière Icelandic, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 43 de 1906, article 1, item 27.

16. A la Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company, pour une ligne de chemin de fer, de 100 milles au plus, à partir de Vancouver par voie des Second-Narrows de Burrard-Inlet, en allant vers le nord, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 55.

17. A la Kootenay Central Railway Company, pour les lignes ferrées suivantes;

a) à partir de Golden, par voie de Windermere et Fort-Steele jusqu'à un point sur le British Columbia Southern Railway, à ou près Jukeson, n'excédant pas 175 milles;

b) à partir d'un point sur le British-Columbia Southern Railway, à ou près Caithness, en allant vers la frontière Internationale; n'excédant pas 25 milles;

lesdites subventions étant autorisées au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 43, n'excédant pas en totalité 200 milles.

18. A la Kettle River Valley Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir de ou de près Grand-Forks jusqu'à un point situé à 50 milles en remontant le bras nord et le bras est ou ouest du bras nord de la rivière Kettle, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 1, pour 50 milles au plus.

19. A la Esquimalt and Nanaimo Railway Company, pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) de Wellington à Albani; pour 60 milles au plus;

b) à partir d'un point à ou près McBride-Junction jusqu'au village de Sandwich ou vers ce village, pour 45 milles au plus;

c) à partir du village de Sandwich jusqu'à la rivière Campbell; pour 38 milles au plus;

lesdites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 40 de 1907, article 1, item 20, et par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 35; n'excédant pas en totalité 143 milles.

20. Pour une ligne de chemin de fer allant d'un point situé sur le chemin de fer Esquimalt and Nanaimo, près de la rivière Campbell, vers Fort-George, sur la ligne du chemin de fer Grand Trunk Pacific, au lieu de la subvention autorisée

par

par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 54; pour 100 milles au plus.

21. A la Fredericton and Grand Lake Cool and Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Intercolonial à Gibson, jusqu'à ou près Minto, ainsi qu'une ligne d'embranchement depuis un point sur le chemin de fer ci-dessus mentionné jusqu'à Marysville, n'excédant pas 35 milles.

22. A la Great Northern Mining and Railway Company, Limited, pour une ligne de chemin de fer depuis la rivière Little à travers Belle Marche jusqu'à Eastern-Harbour; n'excédant pas 3 milles.

23. A la Southampton Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Millville jusqu'à un point sur la rivière Saint-Jean, près le pont Pokiok; n'excédant pas 13 milles.

24. A la Northern New-Brunswick and Seabord Railway Company, pour une ligne de chemin de fer depuis les mines Drummond, à Austin-Brook, un bras de la rivière Nepisiquit en amont de Great-Falls, dans le comté de Gloucester, jusqu'à un point sur le chemin de fer Intercolonial et depuis ce point jusqu'à Alston-Point, sur le côté nord, ou jusqù'à Caron-Point, sur le côté sud de l'entrée de Bathurst-Harbour, dans ledit comté; n'excédant pas 26 milles.

25. A la North Shore Railway Company, pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) à partir d'un point à ou près Adamsville, dans le comté de Kent, jusqu'à un point à ou près Snowshoe-Lake, dans ledit comté, se reliant au chemin de fer Grand Trunk Pacific; pour 20 milles au plus;

b) depuis Beersville, dans le comté de Kent, par voie de Roxton, jusqu'à un point à ou près Richibucto-Head, dans ledit comté; pour 20 milles au plus;

n'excédant pas en totalité 40 milles.

26. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Rosevale, dans le comté d'Albert, jusqu'à Stoney-Creek, dans ledit comté, et delà jusqu'à la cité de Moncton; pour 22 milles au plus.

27. A la Quebec Central Railway Company, pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) pour un prolongement de sa ligne de chemin de fer à partir d'un point (à 30 milles de Saint-George) dans la paroisse de Sainte-Justine, comté de Dorchester, jusqu'à un point dans la paroisse de Sainte-Sabine, dans le comté de Bellechasse, pour 1.34 milles au plus:

b) pour un prolongement de sa ligne de chemin de fer à partir d'un point (à 31.34 milles de Saint-George) dans la paroisse de Sainte-Sabine, comté de Belle-

chasse,

chasse, jusqu'à un point dans le township de Dionne comté de l'Islet, pour 50 milles au plus·
n'excédant pas en totalité 51.34 milles.

28. A la Canada and Gulf Terminal Railway Company, pour une ligne de chemin de fer depuis Matane, en allant vers l'est, jusqu'au Bassin de Gaspé; pour 200 milles au plus.

29. A la Grand Lake and Bell River Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer National Transcontinental, à ou près la rivière Bell, en suivant de là le cours de la rivière Bell jusqu'à la baie Twenty-one Mile, une anse du Grand Lac, ou jusqu'à Rabbit Lake, sur la rivière Ottawa, dans le comté de Pontiac; pour 45 milles au plus.

30. A la St-Charles and Huron River Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur la ligne-mère du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, à la gare d'Indian Lorette, de là en remontant la vallée de la rivière Saint-Charles dans une direction nord jusqu'à Stoneham ; pour 7.5 milles au plus.

31. Pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer National Transcontinental à ou près le Mille 837, à l'ouest de Moncton, et allant dans une direction nord et nord-ouest, jusqu'à un point à ou près l'embouchure de la rivière Nottaway, sur la baie James; pour 300 milles au plus.

32. A la Simcoe, Grey and Bruce Railway Company, pour une ligne de chemin de fer entre les villes d'Orillia et de Kincardine; pour 50 milles au plus, devant comprendre la partie de la dite ligne qui relie les villes d'Owen-Sound et de Meaford.

33. A la Algoma Central and Hudson Bay Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point situé à cinquante milles vers le nord à partir du raccordement de sa ligne avec le chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord jusqu'à un raccordement avec le chemin de fer National Transcontinental; pour 65 milles au plus.

34. A la Rainy River Radial Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur la frontière nord de l'Etat du Minnesota à ou près la ville de Fort-Frances jusqu'à un point sur le Lac des Bois, à ou près l'embouchure de la rivière Little Grassy; pour 50 milles au plus.

35. A la Lake Erie and Northern Railway Company, pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) à partir de la ville de Galt jusqu'à Port-Dover; pour 58 milles au plus;

b) à partir de la ville de Paris (sur la ligne de Galt à Port-Dover) jusqu'au village de Ayr; pour 10 milles au plus;

ne dépassant pas en totalité 68 milles.

36.

36. A la Bruce Mines and Algoma Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur sa ligne de chemin de fer à ou près Rock-Lake-Mine, en allant dans une direction généralement nord et est, jusqu'à ou vers un point sur la ligne-mère du chemin de fer Canadien du Pacifique près de la traversée dudit chemin sur la rivière Winneboga; pour 50 milles au plus.

37. A la Manitoba and North Western Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Hamiota jusqu'à un point à ou près Birtle; pour 30 milles au plus.

38. A l'Alberta Pacific Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la ville de Cardston, en allant vers le nord-ouest par voie de Pincher-Creek, jusqu'à un point sur l'embranchement Crow's Nest Pass du chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Lundbreck, de là vers le nord et à l'ouest des collines Porcupine en gagnant Calgary; pour 100 milles au plus.

39. A la Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company pour les lignes de chemins de fer suivantes:

a) à partir de la ville de Eburne sur la rivière Fraser jusqu'à un point situé à ou près l'embouchure de Seymour-Creek sur la rive nord des Second-Narrows; pour 10 milles au plus;

b) à partir d'un point à ou près Seymour-Creek sur la rive nord des Second-Narrows jusqu'à Deep-Cove sur le bras nord de Burrard-Inlet; pour 5 milles au plus;

c) à partir d'un point à ou près Seymour-Creek sur la rive nord des Second-Narrows jusqu'à un point sur la baie Horseshoe; pour 14 milles au plus ;

d) à partir d'un point à ou près la rue Pender dans la de Vancouver jusqu'à un point aboutissant au ou avoisinant le lot 264, Vancouver-Nord; pour 3 milles au plus; ne dépassant pas en totalité 32 milles.

40. A la Caribou, Barkerville and Willow River Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point sur le chemin de fer Grand Trunk Pacific, au ou près le lac Eagle, jusqu'à un point sur le chemin Caribou à ou près la ville de Barkerville; pour 107 milles au plus.

41. A la Naas and Skeena River Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir du golfe Nasoga ou quelque autre point sur les eaux de Portland-Inlet ou de la rivière Naas, jusqu'aux ou près les gisements de houille anthracite sur la rivière Skeena près de la montagne Ground-Hog; pour 100 milles au plus.

42. A la Kettle Valley Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près Penticton sur le lac Okanagan jusqu'à un point sur la frontière Internationale; pour 50 milles au plus.

43. A la Calgary and Fernie Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir d'un point à ou près la cité de Calgary,

Calgary, dans la province d'Alberta, en allant vers le sud-ouest, par voie de la passe Kananaskis et les sources de la rivière Elk jusqu'à ou près la cité de Fernie, dans la province de la Colombie-Britannique; pour 100 milles au plus.

44. A la Grand Trunk Pacific Railway Company, pour une ligne de chemin de fer à partir de Harte en allant vers le sud-ouest jusque dans la cité de Brandon; pour 25 milles au plus.

Subventions pour des ponts.

3. Le Gouverneur en conseil peut accorder des subventions pour la construction et l'achèvement des ponts ci-après mentionnés, savoir:

1. A la Vancouver, Westminster and Yukon Railway Company, pour la construction et l'achèvement d'un pont traversant l'inlet Burrard, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 2, item 6; ladite subvention ne dépassant pas $350,000.

2. A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique (locataire de la Calgary and Edmonton Railway Company), pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saskatchewan reliant Strathcona à Edmonton, 15 pour 100 du montant y dépensé, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 2, item 2; ladite subvention ne dépassant pas $126,000.

3. A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour la construction et l'achèvement d'un pont sur la rivière Saskatchewan à Outlook, Saskatchewan, 15 pour 100 du montant y dépensé; ladite subvention ne dépassant pas $115,000.

4. A la Kettle Valley Railway Company, pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer sur la rivière Fraser, près de Hope, Colombie-Britannique; ladite subvention ne dépassant pas $250,000.

5. A la Caribou, Barkerville and Willow River Railway Company, pour la construction et l'achèvement de tous ses ponts de chemin de fer (environ vingt en tout) sur la rivière Willow, 25 pour 100 du montant total y dépensé; ladite subvention ne dépassant pas $95,000.

6. A la Grand Trunk Pacific Railway Company, pour la construction et l'achèvement d'un pont de chemin de fer sur la rivière Assiniboine en la cité de Brandon, 15 pour cent du montant y dépensé; le dit pont devant être achevé sans délai inutile.

Définition "Coût."

4. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression «coût» signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de

de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne, ni celui des terrains nécessaires pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, ainsi qu'un examen soigné du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

5. Les subventions par la présente loi autorisées pour aider à la construction de tout chemin de fer ou pont, sont payables sur le Fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'en soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit: Comment les subventions seront payées.

a) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée; ou

b) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise; ou

c) d'après évaluations courantes des travaux, appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille dollars; ou

d) dans le cas des alinéas *b*) et *c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

6. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice de compagnies dénommées, sont, lorsque accordées par le Gouverneur en conseil, attribuées à ces compagnies respectivement; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever lesdits chemins de fer et ponts respectivement; tous les chemins de fer et les ponts pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés, doivent être commencés dans les deux ans à compter du premier jour d'août 1912 et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après ledit premier jour d'août, lequel délai sera fixé par le Gouverneur en conseil; et ils doivent être ainsi construits en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre Conditions.

nistre des Chemins de fer et Canaux, et énoncés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec le Ministre, traité que ledit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure; et le tracé et l'emplacement de ces chemins de fer et ponts subventionnés sont aussi assujettis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

Droits de circulation.

7. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer de correspondance avec les chemins de fer et les ponts ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance; et ladite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer et les ponts par le présent subventionnés; mais toute décision de ladite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos.

Transport des matériaux, etc., pour l'Etat.

8. Toute compagnie recevant une subvention aux termes de la présente loi, et ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, sont tenus de fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches, sur la partie des lignes pour laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'ils en sont requis, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches; et ces transports et service se feront aux prix qui seront convenus entre le ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'effectuera, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi.

Production des comptes.

9. A l'égard de tous les chemins de fer et des ponts subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un de ces chemins de fer

ou

ou ponts doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

10. Le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi, que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer et des ponts et le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de fer, si pareils rails, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable, à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux est le juge. Rails d'acier de fabrication canadienne.

11. Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des études, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet dudit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après ledit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est; et la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la proposition du Ministre des chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat dudit ingénieur en chef; pourvu— Comment les subventions seront versées.

a) que le coût estimatif tel que certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée;

b) qu'il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage

fait

fait n'est pas inférieur au type stipulé au contrat passé avec la compagnie;

c) que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.



3-4 GEORGE V.

CHAP. 10.

Loi permettant d'accorder des subventions en vue d'aider à la construction de certaines lignes de chemin de fer de la Canadian Northern Ontario Railway Company et de la Canadian Northern Alberta Railway Company respectivement.

[*Sanctionnée le 6 juin 1913.*]

SA Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

1. Le Gouverneur en conseil peut accorder une subvention de six mille quatre cent dollars par mille à la Canadian Northern Ontario Railway Company pour aider à la construction d'un chemin de fer allant de la cité de Toronto, province de l'Ontario, à la cité d'Ottawa, dans ladite province, et n'excédant pas deux cent cinquante milles. Subvention autorisée pour la ligne de Toronto à Ottawa.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder une subvention de douze mille dollars par mille pour chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées (n'excédant dans aucun cas le nombre de milles respectivement fixé ci-après) savoir: Pour lignes d'Ottawa à Port-Arthur et d'Edmonton à Yellowhead-Pass.

a) à la Canadian Northern Ontario Railway Company, pour une ligne de chemin de fer partant de la cité d'Ottawa, province de l'Ontario, et se terminant à la cité de Port-Arthur dans ladite province; ne dépassant pas 910 milles;

b) à la Canadian Northern Alberta Railway Company, pour une ligne de chemin de fer allant de la cité d'Edmonton, province de l'Alberta, jusqu'à la limite de la province de la Colombie-Britannique à ou dans la Yellowhead-Pass; ne dépassant pas 260 milles.

3.

Mode de paiement des subventions.

3. Les subventions autorisées sous le régime de la présente loi sont payables à même le Fonds du revenu consolidé du Canada et peuvent, à la discrétion du Gouverneur en conseil et sur un rapport émanant du ministre des Chemins de fer et Canaux, être payées ainsi qu'il suit:—

a) à l'achèvement des travaux subventionnés; ou,

b) par versements, à l'achèvement de chaque section de dix milles de voie ferrée; en proportion de la valeur de la section terminée par rapport à la valeur de toute l'entreprise; cette valeur pour les fins du présent paragraphe devant être déterminée par le Gouverneur en conseil; ou

c) d'après les devis progressifs des travaux accompagnés du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux attestant qu'à son avis, eu égard à l'ensemble de l'entreprise et de la subvention accordée, les progrès des travaux justifient le paiement d'une somme de trente mille dollars au minimum; ou

d) quant aux alinéas *b*) et *c*), en partie d'une manière, en partie de l'autre.

Délai pour la construction

4. Les lignes pour la construction desquelles il est par la présente loi accordé des subventions doivent être terminées dans un délai raisonnable qui ne doit pas excéder trois années, à compter du premier jour d'août mil neuf cent treize, et dont la durée est fixée par le Gouverneur en conseil; lesdites lignes doivent être construites et achevées à la satisfaction du Gouverneur en conseil.

Conditions relatives aux droits de circulation.

5. L'octroi de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnés à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada peut en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies tels droits de circulation, tels arrangements concernant le trafic et tels autres droits qui procureraient à tous les chemins de fer en communication avec le chemin de fer ainsi subventionné, des facilités raisonnables et justes dans l'exercice de ce droit de circulation, des arrangements équitables et raisonnables relativement au trafic entre les compagnies avec lesquelles il est ainsi relié et un tarif uniforme par mille entre tous ces chemins de fer ainsi reliés; et ladite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et à imposer par l'une quelconque des compagnies ou sur l'un quelconque des chemins de fer par la présente loi subventionnés; cependant, toute décision de ladite commission rendue en vertu du présent article peut en tout temps être changée ou annulée par le Gouverneur en conseil selon qu'il le juge juste et à propos.

6. Les compagnies qui reçoivent ainsi des subventions, leurs successeurs et ayants droit et toute personne ou compagnie contrôlant ou exploitant les chemins de fer ou portions de chemins de fer ainsi subventionnés, doivent pourvoir chaque année, pour le compte du gouvernement du Canada, au transport des hommes, fournitures, matériaux et sacs postaux sur la partie de leurs lignes pour lesquelles ces subventions ont été accordées, et, lorsque requises, fournissent des wagons-poste convenablement aménagés pour le service de la poste, et, ce service de transport de la poste se fait aux taux arrêtés entre le ministre du gouvernement pour le compte duquel ce service est fait et la compagnie qui l'effectue et en cas de désaccord, aux taux que la Commission des chemins de fer pour le Canada établit et pour le paiement de ces obligations, la compagnie crédite le gouvernement du Canada d'une somme égale à trois pour cent du montant de la subvention reçue par la compagnie, sous le régime de l'article 1 de la présente loi, et du montant de la subvention jusqu'à concurrence de $6,400 par mille, reçu par la compagnie sous le régime de l'article 2 de cette loi. Transport pour le compte du Gouvernement.

7. En ce qui concerne les chemins de fer auxquels des subventions sont ainsi accordées, la compagnie qui, à toute époque, possède ou exploite l'un quelconque de ces chemins de fer produit, lorsqu'elle en est requise, et soumet au ministre des Chemins de fer et Canaux ou à toute personne par lui nommée, tous livres, comptes et pièces justificatives indiquant le coût de la construction du chemin de fer, le coût de son exploitation et ses recettes. Production des livres de comptes.

8. Aucune subvention n'est ainsi accordée à moins et avant qu'il ait été émis et transféré dans les registres de la Canadian Northern Railway Company au ministre des Finances et receveur général du Canada, en fiducie au nom de Sa Majesté, des actions ordinaires de la Canadian Northern Railway Company, de la valeur au pair de sept millions de dollars, lesquelles dites actions, avec tous les droits s'y rattachant, sont réputées être au profit de Sa Majesté absolument, et sont censées être entièrement acquittées, non imposables et non assujetties à appels; mais lesdites actions ou toute partie de ces actions peuvent être aliénées sous l'autorité du Parlement aux termes et conditions qu'il peut déterminer et les produits de la vente de ces actions versés au Fonds du revenu consolidé du Canada. Transport des actions au nom de Sa Majesté. Réserve.

9. La Canadian Northern Railway Company est par le présent autorisée à émettre et transférer au ministre des Finances Emission d'actions en considération

de subventions.

Finances et receveur général du Canada en fiducie, ainsi que susdit, à même le capital autorisé, des actions ordinaires de la valeur au pair de sept millions de dollars entièrement versées et non imposables et non assujetties à des appels, ainsi que susdit, en considération de l'octroi par le Gouverneur en conseil à la Canadian Northern Ontario Railway Company et à la Canadian Northern Alberta Railway Company, des subventions mentionnées en l'article 2 de la présente loi, aux termes susdits, et ces actions, lors de leur émission et transfert, sont censées entièrement acquittées sans autre ou plus ample obligation.



3-4 GEORGE V.

CHAP. 46.

Loi autorisant des subventions pour aider à la construction des lignes de chemins de fer et du pont qui y sont mentionnés.

[*Sanctionnée le 6 juin* 1913.]

SA Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète:

1. La présente loi peut être citée sous le titre: *Loi des Subventions aux chemins de fer, 1912.* Titre abrégé.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder une subvention de $3,200 par mille pour aider à la construction de chacune des lignes de chemin de fer ci-dessous mentionnées ne dépassant en aucun cas le nombre de milles respectivement énoncé ci-après, qui ne coûtera pas, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, et, pour aider à la construction de chacune desdites lignes de chemin de fer dont la longueur n'excède pas celle ci-après énoncée et qui coûtera, en moyenne, plus de $15,000 par mille pour la longueur subventionnée, accorder en sus de la somme de $3,200 par mille, une autre subvention de cinquante pour cent de la différence entre le coût moyen de la longueur de chemin de fer subventionné et la somme de $15,000 par mille, ladite subvention ne dépassant pas en totalité la somme de $6,400 par mille:— Subventions aux chemins de fer.

1. A la Margaree Coal and Railway Company, Limited, pour les lignes suivantes de chemin de fer:—

a) depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial près Orangedale jusqu'à Sainte-Rose, n'excédant pas 46 milles;

b) depuis un point sur le chemin de fer Intercolonial près le lac McIntyre jusqu'à Caribou-Cove, Port-Malcolm, comté de Richmond, n'excédant pas 4 milles;

lesdites

lesdites subventions étant accordées au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 4, n'excédant pas 50 milles.

2. A la Northern New Brunswick and Seaboard Railway Company, pour une ligne de chemin de fer depuis les mines de Drummond à Austin-Brook, un bras de la rivière Nipisiguit en amont de Great-Falls, dans le comté de Gloucester, jusqu'à un point sur le chemin de fer Intercolonial où il se croise avec l'embranchement de Bathurst-Station à Bathurst-Harbour, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 2, item 24, n'excédant pas 16.9 milles.

3. A la Compagnie du chemin de fer de Tobique à Campbellton, pour une ligne de chemin de fer depuis Plaster-Rock, le long de la rivière Tobique, jusqu'à Riley-Brook, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 15, n'excédant pas 28 milles.

4. A la Compagnie du chemin de fer de Saint-Jean à Québec, pour une ligne de chemin de fer depuis Andover jusqu'à Saint-Jean, Nouveau-Brunswick, à l'exclusion d'un pont de chemin de fer sur la rivière Saint-Jean, à ou près Mistake, et d'un pont de chemin de fer sur la rivière Kennebecasis à ou près la Pointe-Perry; au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 2, item 2, n'excédant pas 200 milles.

5. A la Compagnie du chemin de fer de Lotbinière et Mégantic, pour une ligne ferrée depuis un point à ou près Lyster, dans le comté de Mégantic, jusqu'à un point à ou près Lime-Ridge dans le township de Dudswell, dans le comté de Wolfe, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 23, pour une ligne de chemin de fer entre les points ci-dessus mentionnés, n'excédant pas 60 milles.

6. Pour une ligne de chemin de fer depuis un point sur le chemin de fer Canadien du Pacifique à ou près Scotstown ou Mégantic jusqu'à la frontière internationale, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 40 de 1907, article 1, item 19, n'excédant pas 35 milles.

7. A la Compagnie du chemin de fer de la rivière Petite-Nation pour une ligne de chemin de fer depuis un point entre Thurso et Montebello, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, en allant vers le nord, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 46, n'excédant pas 30 milles.

8. A la Erie, London and Tillsonburg Railway Company, pour une ligne de chemin de fer entre Port-Burwell et London, passant par ou près Vienna, Calton, Aylmer, Kingsmill et Belmont, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 37, n'excédant pas 35 milles.

9.

9. A la Tillsonburg, Lake Erie and Pacific Railway Company, pour une ligne de chemin de fer depuis Ingersoll en allant vers le nord jusqu'à un point de raccordement avec la St. Mary's and Western Ontario Railway Company à Embro, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 2, item 12, n'excédant pas 10.38 milles.

10. A la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer depuis Gimli jusqu'à un point sur la rivière Icelandic à ou près Riverton, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 39, pour une ligne entre les points ci-dessus mentionnés, n'excédant pas 30 milles.

11. A la Compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, pour une ligne de chemin de fer depuis Moosejaw, dans une direction nord, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 40, n'excédant pas 123 milles.

12. A la Alberta Central Railway Company, pour une ligne de chemin de fer depuis Red-Deer jusqu'à Rocky-Mountain-House, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 63 de 1908, article 1, item 38, n'excédant pas 70 milles.

13. A la Kettle Valley Railway Company, pour les lignes de chemin de fer suivantes:—

a) à partir de Merritt jusqu'au quai de Penticton, n'excédant pas 145 milles;

b) à partir d'un point sur la ligne entre Merritt et le quai de Penticton, à ou près Penticton, jusqu'à Midway, n'excédant pas 135 milles;

c) à partir d'un point sur la ligne entre Merritt et le quai de Penticton, environ 25 milles au sud de Merritt, jusqu'à un point sur la rivière Fraser, près de Hope-Station, n'excédant pas 55 milles;

lesdites subventions étant autorisées au lieu des subventions autorisées par le chapitre 51 de 1910, article 1, item 42, n'excédant pas en totalité 335 milles.

14. A la Calgary and Fernie Railway Company, pour une ligne de chemin de fer depuis Michel ou Sparwood, vers le nord par voie des sources de la rivière Elk et la Passe Kananaskis, jusqu'à un point à ou près la cité de Calgary, au lieu de la subvention autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 2, item 43, n'excédant pas 100 milles.

3. Le Gouverneur en conseil peut accorder la subvention ci-après mentionnée pour aider à la construction et à l'achèvement du pont ci-après mentionné, savoir:— Subvention à un pont.

A la Burrard Inlet Tunnel and Bridge Company, pour aider à la construction et à l'achèvement d'un pont traversant les Second-Narrows de l'Inlet Burrard, tel qu'autorisé par le chapitre 74 de 1910, au lieu de la subvention autorisée

autorisée par le chapitre 48 de 1912, article 3, item 1, n'excédant pas $350,000.

Définition «Coût.»

4. Dans la présente loi, à moins que le contexte n'exige une interprétation différente, l'expression «coût» signifie le coût réel, nécessaire et raisonnable de l'entreprise, et comprend les sommes dépensées, jusqu'à concurrence de $25,000 au plus, sur tout pont formant partie de la ligne de chemin de fer subventionnée ne recevant aucune autre aide, mais ne comprend pas le prix de revient de l'équipement du chemin de fer ni le prix de revient des installations de tête de ligne, ni celui des terrains nécessaires pour l'emplacement du chemin de fer dans aucune cité ou ville constituée en corporation; et ce coût réel, nécessaire et raisonnable sera déterminé par le Gouverneur en conseil, sur la recommandation du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, certifiant qu'il a fait ou fait faire une inspection de la ligne de chemin de fer pour laquelle le paiement de la subvention est demandé, ainsi qu'un examen soigné du coût du chemin, et qu'à son avis le montant sur lequel la subvention est demandée est raisonnable et n'excède pas le coût véritable, réel et légitime de la construction de ce chemin de fer.

Comment les subventions seront payées.

5. Les subventions par la présente loi autorisées pour aider à la construction de tout chemin de fer ou pont, sont payables sur le Fonds du revenu consolidé du Canada, et peuvent, à moins qu'il n'en soit autrement statué d'une manière formelle dans la présente loi, au choix du Gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, être acquittées comme suit:

a) lors de l'achèvement de l'entreprise subventionnée; ou

b) par versements, lors de l'achèvement de chaque section de dix milles de chemin de fer, en proportion de la valeur de la section ainsi achevée relativement à la valeur de toute l'entreprise; ou

c) d'après évaluations courantes des travaux, appuyées du certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux, attestant qu'à son avis eu égard à l'ensemble de l'entreprise et à l'aide accordée, les travaux exécutés justifient le paiement d'une somme d'au moins trente mille dollars; ou

d) dans le cas des alinéas *b*) et *c*), partie d'une manière, partie de l'autre.

Conditions.

6. Les subventions ci-dessus mentionnées comme autorisées au bénéfice des compagnies dénommées, sont, lorsque

accordées

accordées par le Gouverneur en conseil, attribuées à ces compagnies respectivement; les autres subventions peuvent être accordées aux compagnies qui établissent à la satisfaction du Gouverneur en conseil qu'elles sont en mesure de construire et achever lesdits chemins de fer et le pont respectivement; tous les chemins de fer et le pont pour la construction desquels des subventions sont accordées, à moins qu'ils ne soient déjà commencés dans les deux ans à compter du premier jour d'août mil neuf cent treize et achevés dans un délai raisonnable, ne devant pas dépasser quatre ans après ledit premier jour d'août, lequel délai sera fixé par le Gouverneur en conseil; et ils doivent être ainsi construits en conformité des descriptions, devis et conditions agréés par le Gouverneur en conseil, sur le rapport du ministre des Chemins de fer et Canaux, et énoncés dans un traité conclu dans chaque cas par la compagnie avec le Ministre, traité que ledit ministre, sauf l'approbation du Gouverneur en conseil, est par le présent autorisé à conclure; et le tracé et l'emplacement de ces chemins de fer et pont subventionnés sont aussi assujettis à l'approbation du Gouverneur en conseil.

7. La concession de ces subventions et leur réception par les diverses compagnies respectivement, sont subordonnées à la condition que la Commission des chemins de fer pour le Canada pourra en tout temps accorder et assurer à d'autres compagnies des droits de circulation, des arrangements relatifs aux transports et autres droits de nature à assurer à tous les chemins de fer en correspondance avec les chemins de fer et le pont ainsi subventionnés, des facilités raisonnables et justes pour l'exercice de ces droits de circulation, des arrangements équitables et raisonnables pour les transports avec les compagnies en correspondance, et un tarif uniforme par mille, entre tous ces chemins de fer en correspondance; et ladite commission a en tout temps le contrôle absolu des tarifs à prélever et imposer par les compagnies ou sur les chemins de fer et sur le pont par le présent subventionnés; mais toute décision de ladite commission rendue sous le régime du présent article peut en tout temps être modifiée ou rescindée par le Gouverneur en conseil selon qu'il juge juste et à propos. Droits de circulation.

8. Toute compagnie recevant une subvention aux termes de la présente loi, et ses successeurs ou ayants droit, et toute personne ou compagnie qui dirige ou exploite un chemin de fer ou une partie d'un chemin de fer ainsi subventionné, sont tenus de fournir chaque année au gouvernement du Canada le transport de ses employés, fournitures, matériaux et dépêches, sur la partie des lignes pour laquelle Transport des matériaux, etc., pour l'Etat.

laquelle cette subvention a été reçue, et de fournir, chaque fois qu'elle en est requise, des bureaux ambulants convenablement aménagés pour le service des dépêches; et ces transports et service se feront aux prix qui seront convenus entre le Ministre du département du gouvernement pour lequel se fera ce service et la compagnie qui l'effectuera, et dans le cas de désaccord, au prix qui sera approuvé par la Commission des chemins de fer pour le Canada; et en paiement ou à compte de ces services, le gouvernement du Canada sera crédité par la compagnie d'une somme égale à trois pour cent par année du montant de la subvention reçue par la compagnie aux termes de la présente loi.

Production des comptes.

9. A l'égard de tous les chemins de fer et du pont subventionnés par la présente loi, la compagnie qui en aucun temps possède ou exploite quelqu'un de ces chemins de fer ou ce pont doit, quand elle en est requise, produire et soumettre au ministre des Chemins de fer et Canaux, ou à toute personne nommée par lui, les livres, comptes et pièces comptables établissant le coût de la construction du chemin de fer ou du pont et le coût de son exploitation, ainsi que ses recettes.

Rails d'acier de fabrication canadienne.

10. Le Gouverneur en conseil peut exiger, comme condition des subventions autorisées par la présente loi, que la compagnie emploie pour sa voie des rails et attaches d'acier neufs fabriqués au Canada, et achète de fournisseurs canadiens les matériaux et fournitures nécessaires à la construction du chemin de fer et des ponts et le matériel roulant nécessaire au premier équipement du chemin de de fer, si pareils rails, attaches, matériaux, fournitures et équipement peuvent s'obtenir au Canada de qualité convenable, à des conditions aussi favorables qu'ailleurs, ce dont le ministre des Chemins de fer et Canaux est le juge.

Comment les subventions seront versées.

11. Dès qu'a été dûment conclu un contrat avec une compagnie pour la construction d'une ligne de chemin de fer subventionnée par la présente loi, le ministre des Chemins de fer et Canaux, à la demande de la compagnie et sur le rapport de l'ingénieur en chef du ministère des Chemin de fer et Canaux et un certificat de ce fonctionnaire attestant qu'il a fait un examen attentif des tracés, plans et profils de toute la ligne faisant l'objet dudit contrat et qu'il a dûment considéré la configuration physique de la contrée à traverser et les moyens de transport utilisables pour la construction, et mentionnant le coût probable et raisonnable de cette construction, peut, avec l'autorisation du Gouverneur en conseil, conclure une convention supplémentaire

supplémentaire déterminant d'une manière définitive le chiffre maximum de la subvention à payer d'après ledit certificat de l'ingénieur en chef, et portant que la compagnie aura droit de recevoir, au minimum, le chiffre de la subvention ordinaire de $3,200 par mille, plus une quotité de soixante pour cent de la différence entre le chiffre ainsi déterminé et la somme de $3,200 par mille, s'il en est; e. la quotité restante de quarante pour cent ne sera versée qu'à l'achèvement de toute l'entreprise subventionnée et seulement en tant qu'y donnera droit à la compagnie le coût effectif tel que définitivement déterminé par le Gouverneur en conseil sur la proposition du ministre des Chemins de fer et Canaux et sur le rapport et certificat dudit ingénieur en chef; pourvu—

a) que le coût estimatif tel que certifié ne soit pas en moyenne inférieur à $18,000 par mille pour la totalité de la longueur subventionnée;

b) qu'il ne soit versé aucune somme si ce n'est sur un certificat de l'ingénieur en chef attestant que l'ouvrage fait n'est pas inférieur au type stipulé au contrat passé avec la compagnie;

c) que la subvention ne dépasse en aucun cas la somme de $6,400 par mille.



3-4 GEORGE V.

CHAP. 53.

Loi à l'effet d'autoriser l'octroi de subventions au gouvernement de la province de l'Ontario pour aider à la construction du Temiskaming and Northern Ontario Railway.

[*Sanctionnée le 6 juin* 1913.]

CONSIDÉRANT que le gouvernement de la province de l'Ontario a construit une ligne de chemin de fer connue sous le nom de Temiskaming and Northern Ontario Railway, à partir de North-Bay sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, et à un raccordement avec la ligne appelée ligne de Toronto, du chemin de fer du Grand-Tronc, jusqu'à Cochrane sur le chemin de fer du Grand Trunk Pacific et divers embranchements de ce chemin, et a mis ces lignes en service; et considérant que la ligne de chemin de fer allant de North-Bay à Cochrane se raccorde directement par voie du chemin de fer Transcontinental avec Toronto, et aussi avec Montréal et Québec, et comme telle est une œuvre d'utilité nationale et non pas seulement d'utilité provinciale: A ces causes, Sa Majesté, de l'avis et du consentement du Sénat et de la Chambre des Communes du Canada, décrète: Préambule.

1. La présente loi peut être citée sous le titre: *Loi portant subvention au chemin de fer Temiskaming and Northern Ontario.* Titre abrégé.

2. Le Gouverneur en conseil peut accorder au gouvernement de la province de l'Ontario, en considération de la construction de chacune des lignes de chemins de fer ci-après mentionnées (ne dépassant en aucun cas le nombre de milles ci-après respectivement énoncé), une subvention ne dépassant pas $6,400 par mille:— Subventions au gouvernement de l'Ontario pour construction de chemins de fer.

i) pour la ligne de chemin de fer allant de North-Bay sur le chemin de fer Canadien du Pacifique jusqu'à Cochrane sur le chemin de fer Grand Trunk Pacific; ne dépassant pas 252.8 milles.

ii) Pour les embranchements suivants de chemins de fer;

a) de Englehart à Charlton; pour 7.8 milles au plus;

b) de Cobalt à Kerr-Lake; pour 3.9 milles au plus;

c) de Iroquois-Falls à Timmins; pour 33.2 milles au plus

d) de Earlton à Elk-Lake-City; pour 28.5 milles au plus.

e) de la station d'Iroquois-Falls à Iroquois-Falls; pour 7.25 milles au plus.

Comment les subventions seront payées.

3. Les subventions autorisées par la présente loi seront prélevées sur les Fonds du revenu consolidé du Canada à la discrétion du Gouverneur en conseil, et peuvent être payées sur le certificat de l'ingénieur en chef du ministère des Chemins de fer et Canaux quant au nombre de milles construits, en telle manière et en telles sommes, et subordonnément à telles conditions, s'il y a lieu, que le Gouverneur en conseil juge à propos.

Entrée en vigueur de la loi.

4. La présente loi entrera en vigueur au jour fixé par proclamation du Gouverneur en conseil, publiée dans la *Gazette du Canada*.

PARTIE X

PHOTOGRAPHIES ET PLANS

PHOTOGRAPHIES ET PLANS.

I. Chemin de fer Intercolonial. Subdivision de Moncton. Pont sur la rivière Nepisiguit.
Chemin de fer Intercolonial. Subdivision de la Rivière-du-Loup. Pont sur la rivière Saint-Nicolas.

II. Chemin de fer Intercolonial. Pont Nashwaak. Mille 105·3. Subdivision de Fredericton. Nouveau pont d'acier sur piles et culées en béton.

III. Chemin de fer Intercolonial. Subdivision de Truro. Pont de la rivière Folleigh.

IV. Chemin de fer Intercolonial. Subdivision de Mont-Joli. Pont de la Rivière-du-Loup.
Chemin de fer Intercolonial. Subdivision de Mont-Joli. Pont sur la rivière Rimouski.

V. Chemin de fer Intercolonial. Parc de Sussex, vue de l'est.

VI. Ferry-boat de l'Ile-du-Prince-Edouard. Pont.

VII. Ferry-boat de l'Ile-du-Prince-Edouard. Pont des wagons.

VIII. Chemin de fer Intercolonial. Tête de ligne à eau profonde, Halifax. Extrémité est et côté sud du quai n° 2.

IX. Nouveau quai et hangar n° 2 de la tête de ligne à eau profonde du chemin de fer Intercolonial à Halifax, N.-E.

X. Tête de ligne océanique du chemin de fer Intercolonial, Halifax, N.-E. Grue de manœuvre de 150 tonnes. Force de levage, 70½ tonnes à une portée de 33 pieds. Longueur du longeron principal 45 pieds 6 pouces. On voit la grue soulevant une pièce de revêtement en béton armé pesant 58·3 tonnes. Dimensions de la pièce, 31′ 0″ x 21′ 10″ x 3′ 4″. La table de soulèvement ("Strong Back") pèse environ 7 tonnes. Distance du crochet de la grue au bas de la pièce de revêtement, environ 17 pieds. Cette grue doit servir à la manutention des pièces de revêtement en béton armé dans les parcs de coulage et les chantiers.

XI. Chemin de fer Intercolonial. Tête de ligne océanique, Halifax, N.-E. Vue prise de l'installation de malaxage à tour et donnant sur le nord-est. Les lignes tracées sur la photographie indiquent les limites extérieures des travaux terminés. Les dimensions sont comme suit: quai à cloison du débarcadère des voyageurs: mur nord, 335·4 pieds; mur est, 2,006·0 pieds; mur sud, 1,208·1 pieds. Pile "A": mur nord 1,250 pieds; mur sud, 1,250 pieds; mur est, 320 pieds. Bassin n° 1: largeur à la tête, 95 pieds; largeur à l'extrémité est, 350 pieds; goulet à un point déterminé, 707·7 pieds en avançant à partir de la ligne de couronnement du quai à cloison du débarcadère des voyageurs.

XII. Chemin de fer Intercolonial. Tête de ligne océanique Halifax, N.-E. Vue du parc de coulage des pièces de revêtement, donnant sur l'ouest, de l'installation de malaxage.

XIII. Terminus de la Baie-d'Hudson. Cale sèche de Port-Nelson, montrant une drague hydraulique y entrant.

PLANCHE XIV. Terminus du chemin de fer de la Baie-d'Hudson, Port-Nelson. Creusag du lit de la rivière, près de Flamborough-Head pour en enlever de cailloux devant servir au remplissage et à la pierre perdue de l'enco frement. La drague à godets en forme de pelure d orange, l'allège (le remorqueur à hélice d'arrière que l'on voit à l'arrière plan, ont é construits à Port-Nelson.

Terminus du chemin de fer de la Baie-d Hudson, Port-Nelson. Lanceme d'une barge-.emorqueur en acier sauvée du naufrage du steam *Alette* et assemblée à Port-Nelson.

" XV. Chemin de fer de la Baie-d'Hudson. Voie d'évitement de Chemon.

Chemin de fer de la Baie-d'Hudson. Tranchée au mille 53, perspecti nord.

" XVI. Chemin de fer de la Baie-d'Hudson. Lac Cormorant, vue donnant sur sud.

Terminus de la Baie-d'Hudson. La drague hydraulique *Port-Nelson* fonctionnement dans le chenal aux navires.

" XVII. Terminus de la Baie-d'Hudson. Vu donnant vers le canal à eau profon et montrant l'état d'avancement des travaux sur les piles du po Au premier plan on est à poser des ouvrages de protection contre glace en bois dur et en plaques d'acier. Au même plan, mais plus avant, on peut voir les piles destinées à recevoir la superstructi d acier.

Terminus de la Baie-d'Hudson. Vue montrant la cale sèche après la so de la drague hydraulique.

" XVIII. Terminus de la Baie-d'Hudson. Cale sèche avec les remorqueurs *Geo.* *Yates* et *Kathleen* admis pour réparations au cours de l'hiver.

Terminus de la Baie-d'Hudson. Jetée du gouvernement, montrant les c valets temporaires. La grue de manœuvre que l'on voit au centre la gravure est à enfoncer des pilotis pour les assises du pont. Au p mier plan on voit du bois indigène.

" XIX. Terminus de la Baie-d'Hudson. Vue prise de l'encoffrement de fin de saison, donnant vers la rive ; montrant les ouvrages de protection pierre perdue aux abords des piles.

Terminus de la Baie-d'Hudson. Vue d'ensemble de la pile aux dern jours d'octobre, montrant le montage de la première travée pres terminé. Le montage des autres travées se fera par le procédé ca lever.

" XX. Tête de ligne du chemin de fer de la Baie-d'Hudson à Port-Nelson. prise de l'extrémité du brise-lames, aux premiers jours du printe s.

" XXI. Pont de Québec, sur le fleuve Saint-Laurent vue donnant vers l'est en a du fleuve.

" XXII. Pont de Québec, sur le fleuve Saint-Laurent. Vue montrant l'état d'a cement du montage et la grue montant un panneau de barres à œi de la membrure supérieure. 27 novembre 1914.

" XXIII. Pont de Québec, sur le fleuve Saint-Laurent. Vue d'ensemble de l'em cement et état d'avancement du montage à date. Le bras d'anc nord est presque terminé entre la pile maîtresse et la pile d'anc On est à faire le montage d'une seconde grue roulante sur la rive 9 avril 1915.

XXIV. Pont de Québec, sur le fleuve Saint-Laurent, côté nord.

" XXV. Pont de Québec, franchissant le fleuve Saint-Laurent, côté nord.

" XXVI. Pont de Québec, franchissant le fleuve Saint-Laurent en amont de Qu en cours de construction.

PLANCHE XXVII. Ferry-boat *Leonard.* Servant au transport des convois de l'autre côté du Saint-Laurent en attendant l'achèvement du pont de Québec. La manœuvre du quai des wagons se fait à l'aide d'un élévateur hydraulique.

" XXVIII. Canal de la Trent. Division de la Severn. Pied de la digue des rapides Swift et chambre de turbine de l'usine génératrice.

Canal de la Trent. Division de la Severn. Vue en aval de la rivière Severn prise en amont des rapides Swift

" XXIX. Canal de la Trent. Division de la Severn. Vue en aval de Big-Chute. 23 avril 1915.

Canal de la Trent. Division de la Severn. Vue en amont de la rivière Severn prise en aval des rapides Swift.

" XXX. Canal à eau profonde de Welland. Mur ouest, écluse n° 1 (les lignes pointillées indiquent 34 pieds encore à construire).

" XXXI. Canal à eau profonde de Welland. Mur d'entrée en béton armé, écluse n° 1, dont on est à faire le remblai d'arrière.

" XXXII. Canal à eau profonde de Welland. Intérieur de l'aqueduc-siphon dans le mur ouest de l'écluse n° 1. Dimensions 14 pieds x 16½ pieds.

" XXXIII. Canal à eau profonde de Welland. Canalisation des parois de la tranchée en rocher.

" XXXIV. Canal à eau profonde de Welland. Chargement sur wagons de matériaux pour le remblai étanche.

" XXXV. Canal à eau profonde de Welland. Excavation à la machine à régaler.

" XXXVI. Canal à eau profonde de Welland. Extrémité d'amont de l'emplacement de l'écluse n° 2.

" XXXVII. Canal à eau profonde de Welland. Epandeur en fonctionnement sur le remblai du havre.

" XXXVIII. Canal à eau profonde de Welland. Construction d'une levée de terre autour du mur à noyau en béton.

" XXXIX. Canal à eau profonde de Welland. Protection des rives en béton.

" XL. Canal à eau profonde de Welland. 100,000 tonnes de roc broyé.

" XLI. Canal à eau profonde de Welland. Remorquant un caisson en béton armé hors du havre de Port-Dalhousie.

" XLII. Canal à eau profonde de Welland. Jonction des tranchées dans le roc. Nouveau tracé de la ligne du Grand-Tronc.

" XLIII. Canal à eau profonde de Welland. Havre de Port-Weller, 30 juin 1915.

" XLIV. Canal Welland. Elévateur de Port-Colborne, montrant quatre conduites mobiles de manutention fonctionnant en même temps.

" XLV. Canal Welland. Elévateur de Port-Colborne, montrant le côté de chargement de l'allonge récemment construite.



Chemin de fer Intercolonial. Subdivision de Moncton. Pont sur la rivière Nepisiguit.



Chemin de fer Intercolonial. Subdivision de la Rivière-du-Loup. Pont sur la rivière Saint-Nicolas.



hemin de fer Intercolonial. Pont Nashwaak. Mille 105·3. Subdivision de Fredericton. Nouveau pont d'acier sur piles et culées en béton.



Chemin de fer Intercolonial. Subdivision de Truro. Pont de la rivière Folleigh.



Chemin de fer Intercolonial. Subdivision de Mont-Joli. Pont de la Rivière-du-Loup.



Chemin de fer Intercolonial. Subdivision de Mont-Joli. Pont sur la rivière Rimouski.



Chemin de fer Intercolonial. Parc de Sussex, vue de l'est.





Ferry-boat de l'Ile-du-Prince-E ouard. Pont des wagons.



Chemin de fer Intercolonial. Terminus à eau profonde, Halifax, N.-E. Extrémité est et côté sud de la jetée n° 2.

20—1916—35½



Nouveau quai et hangar n° 2 de la tête de ligne à eau profonde du chemin de fer Intercolonial à Halifax, N.-E.



Tête de ligne océanique du chemin de fer Intercolonial, Halifax, N.-E.

Grue de manœuvre de 150 tonnes. Force de levage, 70½ tonnes à une portée de 33 pieds. Longueur du longeron principal, 45 pieds 6 pouces. On voit la grue soulevant une pièce de revêtement en béton armé pesant 58·3 tonnes. Dimensions de la pièce, 31′ 0″ x 21′ 10″ x 3′ 4″. La table de soulèvement pèse environ 7 tonnes. Distance du crochet de la grue au bas de la pièce de revêtement, environ 7 pieds. Cette grue doit servir à la manutention des pièces de revêtement en béton armé dans les parcs de coulage et les chantiers.



Chemin de fer Intercolonial. Tête de ligne à eau profonde. Halifax, N.-E.

Vue de l'installation de malaxage à tour, donnant sur le nord-est. Les lignes tracées sur la photographie indiquent les limites extérieures des travaux terminés. Les dimensions sont comme suit : Quai à cloison du débarcadère des voyageurs ; mur nord, 335.4 pieds ; mur est, 2,006 pieds ; mur sud 1,208 i pieds. Pile "A" : Mur nord, 1,250 pieds ; mur sud, 1,250 pieds ; mur est, 320 pieds. Bassin n° 1 : Largeur à la tête, 95 pieds ; largueur à l'extrémité est, 350 pieds ; goulet à un point déterminé, 707.7 pieds, vers l'intérieur à partir de la ligne de couronnement du quai à cloison du débarca-



20—1916—35a

Chemin de fer Intercolonial. Tête de ligne océanique, Halifax, N.-E. Vue de la cour des caisses en béton donnant sur l'ouest, de l'installation de malaxage.

PLANCHE XIII



Terminus de la baie d'Hudson. Cale sèche de Port-Nelson, montrant une drague hydraulique y faisant son entrée.



Terminus du chemin de fer de la Baie-d'Hudson, Port-Nelson. Creusage du lit de la rivière, près de Flamborough-Head, pour en enlever des cailloux devant servir au remplissage et à la pierre perdue de l'encoffrement. La drague à godets en forme de pelure d'orange, l'allège et le remorqueur à hélice d'arrière que l'on voit à l'arrière plan, ont été construits à Port-Nelson.



Terminus du chemin de fer de la Baie-d'Hudson, Port-Nelson. Lancement d'une barge-remorqueur en acier sauvée du naufrage du steamer *Alette* et assemblée à Port-Nelson.



Chemin de fer de la Baie-d'Hudson. Voie d'évitement de Chemon.



Chemin de fer de la Baie-d'Hudson. Tranchée au mille 53, perspective nord.



Chemin de fer de la Baie-d'Hudson. Lac Cormorant, vue donnant sur le sud.



Terminus de la Baie-d'Hudson. La drague hydraulique "Port-Nelson" en fonctionnement dans le chenal aux navires.



Terminus de la baie d'Hudson. Vue donnant vers le canal à eau profonde et montrant l'état d'avancement des travaux sur les piles du pont. Au premier plan on est à poser des ouvrages de protection contre la glace en bois dur et en plaques d'acier. Au même plan, mais plus en avant, on peut voir les piles destinées à recevoir la superstructure d'acier.



Terminus de la baie d'Hudson. Vue montrant la cale sèche après la sortie de la drague hydraulique.



Terminus de la baie d'Hudson. Cale sèche avec les remorqueurs "Geo. W. Yates" et "Kathleen" admis pour réparations au cours de l'hiver.



Terminus de la baie d'Hudson. Jetée du gouvernement, montrant les chevalets temporaires. La grue de manœuvre que l'on voit au centre de la gravure est à enfoncer des pilotis pour les assises du pont. Au premier plan on voit du bois indigène.



Terminus de la baie d'Hudson. Vue prise de l'encoffrement de la fin de la saison, donnant vers la rive ; montrant les ouvrages de protection en pierre perdue aux abords des piles.



Terminus de la baie d'Hudson. Vue d'ensemble de la pile aux derniers jours d'octobre, montrant le montage de la première travée presque terminé. Le montage des autres travées se fera par le procédé cantilever.



Pont de Québec sur le fleuve Saint-Laurent, vue donnant vers l'est en aval du fleuve.



Pont de Québec, sur le fleuve Saint-Laurent.
Vue montrant l'état d'avancement du montage et la grue roulante montant un panneau de barres à œillets de la membrure supérieure, 27 novembre 1914.



Pont de Québec, sur le fleuve Saint-Laurent.
Vue d'ensemble de l'emplacement et état d'avancement du montage à date. Le bras d'ancrage nord est presque terminé entre la pile maîtresse et la pile d'ancrage. On est à faire le montage d'une seconde grue roulante sur la rive sud. 9 avril 1915.



Pont de Québec, sur le fleuve Saint Laurent, côté nord.



20—1916—36a

Tête de ligne du Chemin de fer de la baie d'Hudson à Port-Nelson. Vue prise de l'extrémité du brise-lames aux premiers jours du printemps.



Pont de Québec, franchissant le fleuve Saint-Laurent.



Ferry-boat *Leonard*. Servant au transport des convois de l'autre côté du Saint-Laurent en attendant l'achèvement du pont de Québec. La manœuvre du quai des wagons se fait à l'aide d'un élévateur hydraulique.



Canal de la Trent. Division de la Severn. Pied de la digue des rapides Swift et chambre de turbine de l'usine génératric .



Canal de la Trent. Division de la Severn. Vue en aval de la rivière Severn, prise en amont des rapides Swift.



Canal de la Trent. Division de la Severn. Vue en aval de Big-Chute. 23 avril 1915.



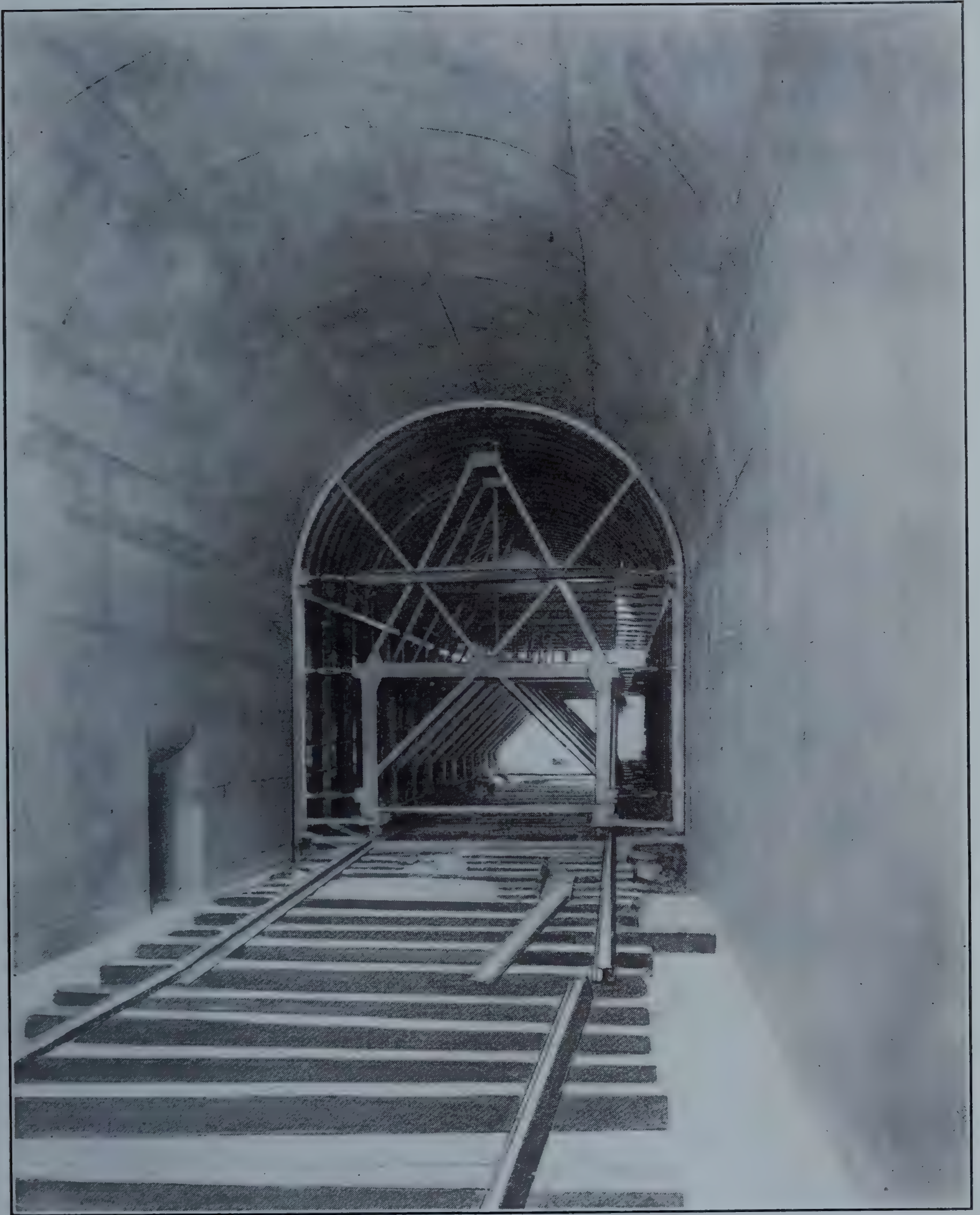
Canal de la Trent. Division de la Severn. Vue en amont de la rivière Severn prise en aval des rapides Swift.



Canal à eau profonde de Welland. Mur ouest, écluse nº 1. (Les lignes pointillées indiquent 34 pieds encore à construire.)



Canal à eau profonde Welland. Mur d'entrée en béton armé, écluse n° 1, dont on est à faire le remblai d'arrière.



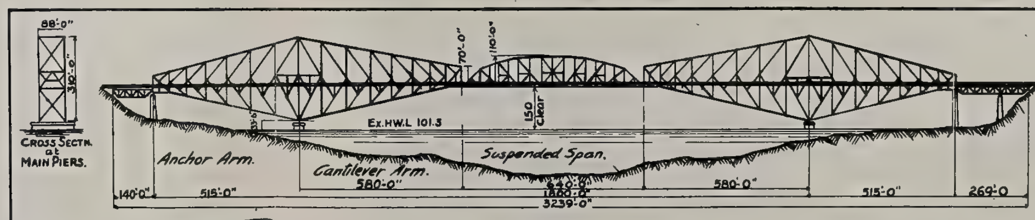
Canal à eau profonde Welland. Intérieur de l'aqueduc-siphon dans le mur ouest de l'écluse n° 1. Dimensions, 14 pieds x 16½ pieds.



Canal à eau profonde Welland. Canalisation des parois de la tranchée en rocher.



Pont de Québec, franchissant le fleuve Saint-Laurent en amont de Québec, en cours de construction.



Pont de Québec.



Canal à eau profonde Welland. Chargement sur wagons de matériaux pour le remblai étanche.

20—1916—38



Canal à eau profonde Welland. Excavation à la machine à régaler.



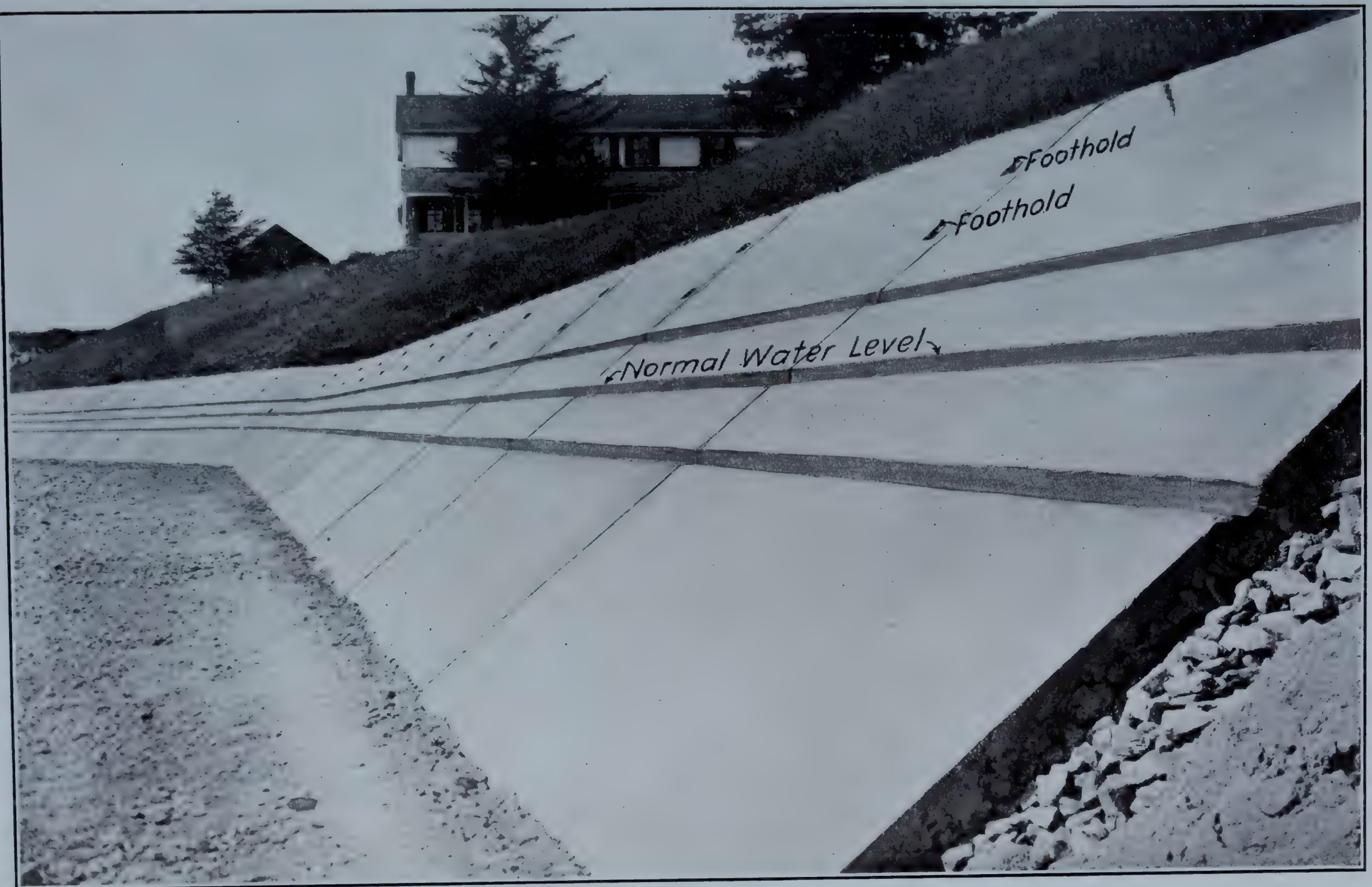
Canal à eau profonde Welland. Extrémité d'amont de l'emplacement de l'écluse n° 2.



Canal à eau profonde Welland. Épandeur en fonctionnement sur le remblai du havre.



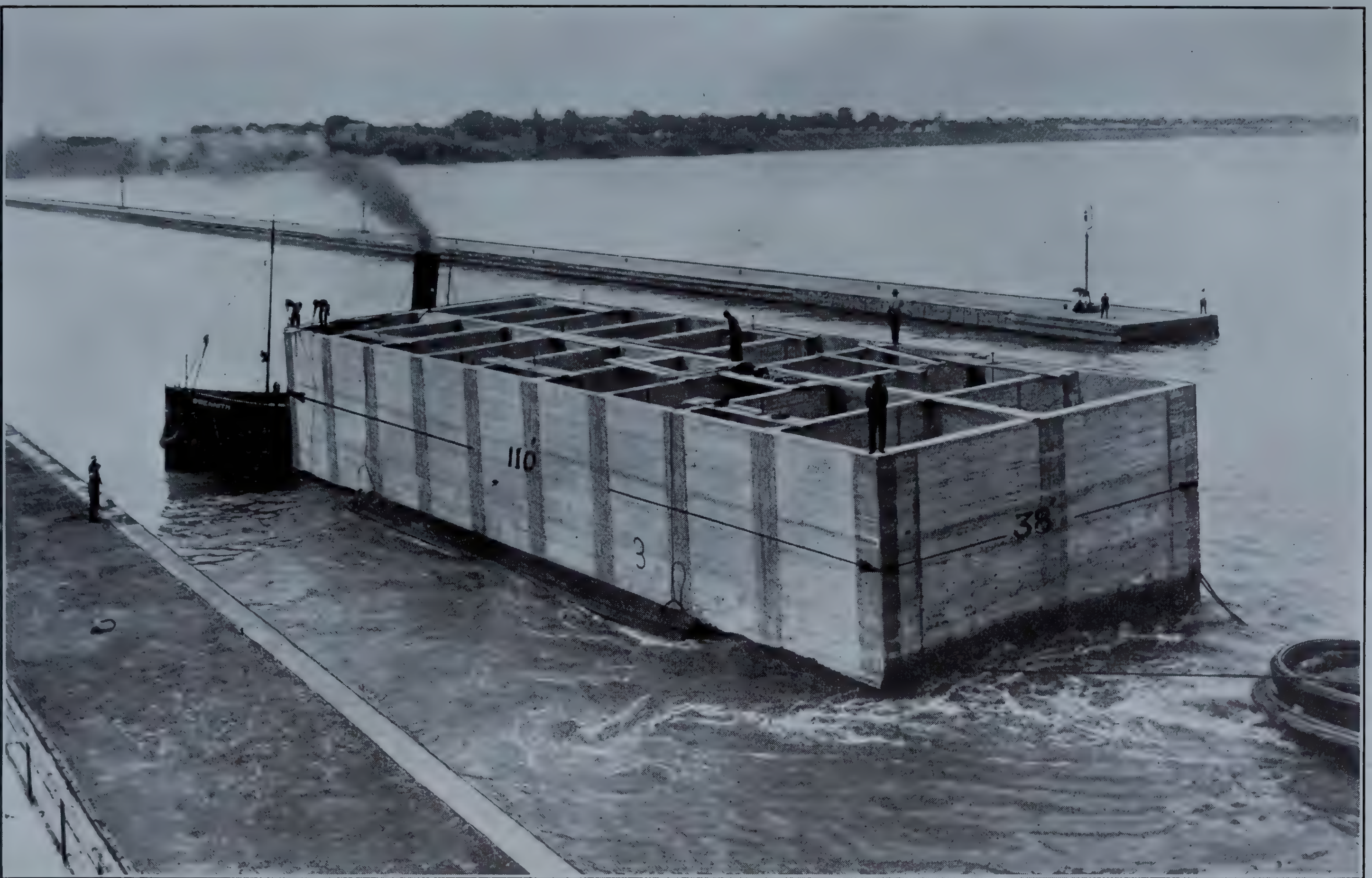
Canal à eau profonde Welland. Construction d'une levée de terre autour du mur à noyau en béton.



Canal à eau profonde Welland. Protection des rives en béton.



Canal à eau profonde Welland. 100,000 tonnes de roc broyé.



Canal à eau profonde Welland. Remorquant un caisson en béton armé hors du havre de Port-Dalhousie.



Canal à eau profonde Welland. Jonction des tranchées en tracé. Nouveau tracé de la ligne du Grand-Tronc.

20—1916—39



Canal Welland. Elévateur de Port-Colborne. Montrant quatre conduites mobiles de manutention fonctionnant en même temps.



Canal Welland. Elévateur de Port-Colborne. Montrant le côté de chargement de l'allonge récemment construite.

PLANS



Canal à eau profonde Welland. Havre de Port-Weller, 30 juin 1915.



MAP OF LEITCHES CREEK DIVERSION

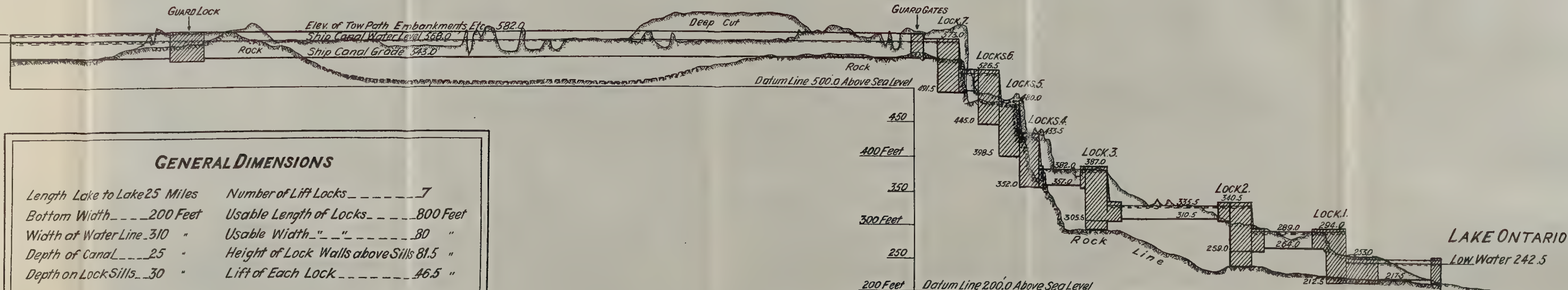
MAP OF DERBY JCT DIVERSION



INTERCOLONIAL RAILWAY.
SKETCH MAP
SHOWING TERMINALS AND BRANCHES
AT
HALIFAX. N.S.
FEET
DARTMOUTH
DARTMOUTH RAILWAY
DARTMOUTH BRANCH
ASYLUM
WOODSIDE SUGAR REF.
NEW RLY TO DEAN
THE NARROWS
RICHMOND PIERS
RICHMOND YARD
HALIFAX HARBOUR
DRY DOCK
NAVAL DOCKYARD
I.C.R. PIERS
FORT NEEDHAM
WELLINGTON BARRACKS
ADMIRALTY HOUSE
NORTH ST. STA.
TERMINAL YARD
ELEVATOR
OUTLINE OF WHARVES ONLY APPROXIMATE
GEORGE ISLAND
BEDFORD BASIN
COTTON FAC.
CITADAL
COMMONS
EXHIBITION BUILDINGS
WILLOW PARK YARD AND SHOPS
BULKHEAD PASSENGER LANDING QUAY.
PUBLIC GARDEN
CAMP HILL CEMTY
PROPOSED FUTURE EXTENSIONS
FAIRVIEW STATION
INTERCOLONIAL RLY.
HALIFAX AND SOUTH WESTERN RLY.
DOUBLE TRACK LINE TO WILLOW PARK YARD
HALIFAX OCEAN TERMINALS RAILWAY
POINT PLEASANT PARK
BREAKWATER
NORTH WEST ARM


HUDSON BAY RAILWAY
MAP SHOWING
RAILWAY LOCATION
— FROM —
THE PAS TO HUDSON BAY
— SCALE – 1 INCH = 10 MILES —
— 1913 —
THE PAS
LAKE WINNIPEG
HUDSON BAY
PORT NELSON
YORK FACTORY
PORT CHURCHILL
NELSON Ho
NORWAY Ho.
OXFORD Ho.
THICKET PORTAGE
Moose Lake
Cedar Lake
Saskatchewan River
Nelson River
Churchill River
Little Churchill River
Burntwood River
Hayes River
Fox River
Owl River
Deer River
Dog River
Split Lake
Sipiwesk Lake
Cross Lake
Oxford Lake
Knee Lake
Swampy Lake
Setting Lake
Landing Lake
North Fishing Lakes
Gull Lake
Split Lake
Walker L.
Trout Lake
Clearwater Lake
William Lake
Kiskittogisu Lake
Playgreen Lake
East River
Echimamish R.
Limestone River
Angling R.
Cutaway River
Bulton Bay
C. CHURCHILL
Beacon Point
Mossy Pt.
SECTION No 1
SECTION No 2
SECTION No 3
185 MILES
68 MILES
171 MILES
0
50
100
150
200
250
300
350
400
424



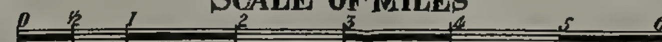


GENERAL DIMENSIONS

Length Lake to Lake	25 Miles	Number of Lift Locks	7
Bottom Width	200 Feet	Usable Length of Locks	800 Feet
Width at Water Line	310 "	Usable Width " "	80 "
Depth of Canal	25 "	Height of Lock Walls above Sills	81.5 "
Depth on Lock Sills	30 "	Lift of Each Lock	46.5 "

THE WELLAND SHIP CANAL

SCALE OF MILES



TOWNSHIP OF GRANTHAM
COUNTY OF LINCOLN

LAKE ONTARIO

PORT WELLER WEST

PORT WELLER EAST

LOCK No. 1

Dotted line shows dump made up to June 30. 1915.

Top of Embankment Elev 255.0

Repair Yard Slip

Dotted line shows dump made up to June 30. 1915.

Top of Embankment Elev 255.0

Pondage for Lock No. 1 Area 107 Acres Water Level 289.0

NIAGARA ST CATHARINES & TORONTO RY.

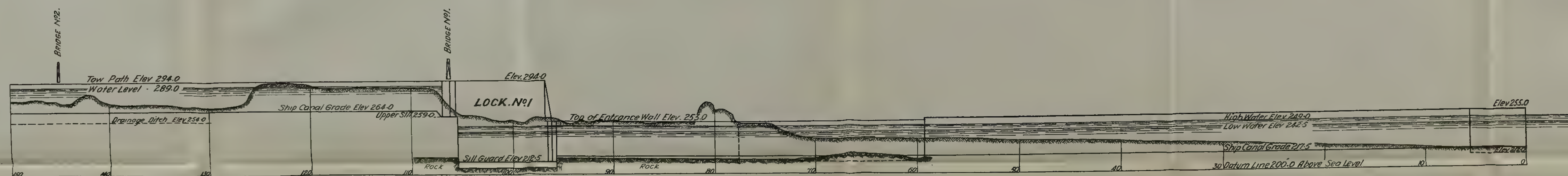
CONSTRUCTION RY.

WELLAND SHIP CANAL
LAKE ONTARIO ENTRANCE

SCALE OF FEET

As laid out June 30. 1915.

PLAN



PROFILE


LAKE ONTARIO
LAKE ERIE
ONTARIO
NEW YORK STATE
To Hamilton 34 Miles
To Toronto 30 Miles
To Toronto 28.5 Miles
To Kingston 128 Miles
HAMILTON
PORT WELLER
P^T DALHOUSIE
S^T CATHARINES
NIAGARA
LOCKPORT
THOROLD
NIAGARA FALLS
Grand Island
TONAWANDA
WELLAND
BUFFALO
DUNNVILLE
P^T COLBORNE
DUNKIRK
G T RY
T H & B RY
M C RY
N.S.&T. RY.
M.C. RY.
PRESENT CANAL
OLD CANAL
SHIP CANAL
WELLAND CANAL
CANAL FEEDER
Welland River
Grand River
Niagara River
To Buffalo 20 Miles
To Detroit 240 Miles
To Cleveland 157 Miles
To Erie 66 Miles
To Dunkirk 26 Miles
NIAGARA PENINSULA
PLAN SHOWING LOCATION OF
WELLAND SHIP CANAL
Scale of Miles
80°00
79°45
79°30
79°15
79°00
78°45
78°30

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

STATISTIQUES DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION

1915

(Traduit de l'anglais.)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1916

[N° 20*a*—1916.]

A Son Altesse Royale, le feld-maréchal, le PRINCE ARTHUR WILLIAM PATRICK ALBERT, *Duc de Connaught et de Strathearn, C.J., C.C., C.P., etc., etc., etc., Gouverneur général et Généralissime du Canada.*

PLAISE À VOTRE ALTESSE ROYALE,—

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport sur la statistique des canaux, pour l'année terminée le 31 décembre 1915.

Le tout respectueusement soumis.

F. COCHRANE,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

A l'honorable F. Cochrane,
Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du Contrôleur de la Statistique relativement aux opérations des canaux du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1915.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTRÔLEUR DE LA STATISTIQUE,
OTTAWA, le 18 février 1916.

M. A. W. CAMPBELL, I. C.,
Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre les statistiques des canaux pour l'année terminée le 31 décembre 1915.

Le trafic par les canaux du Canada a atteint un volume total de 15,198,803 tonnes, comparé avec 37,023,237 tonnes pour l'année précédente. La diminution ayant été de 21,824,434 tonnes ou 58·9 pour 100.

Le tableau suivant donne, avec concision, la répartition du trafic des canaux pour 1915:—

——	Total.	Augmentation	Diminution.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Sault-Ste-Marie	7,750,957		19,848,227
Welland	3,061,012		799,957
Saint-Laurent	3,409,467		982,026
Chambly	478,707	41,802	
St-Pierre	2,895		51,285
Murray	30,728		53,179
Ottawa	272,370		62,762
Rideau	120,781		30,958
Trent	49,904		17,811
St-André	21,982		20,031
Total	15,198,803	41,802	21,866,236

On remarquera que cette diminution de 91·0 pour 100 durant 1915 s'est produit au Sault-Ste-Marie. Les 19,848,227 tonnes détournées de ce canal, on comprend 1,049,241 tonnes du trafic canadien et 18,798,986 tonnes du trafic américain, ou 5·1 dans le premier cas et 94·9 dans le dernier. Une étude des tableaux qui paraîtront dans d'autres parties de ces observations préliminaires, ainsi que dans le corps de ce rapport, fera facilement comprendre que la diminution du trafic canadien et américain est due en grande partie au détournement dans le canal américain au Sault-Ste-Marie. La cause de ce détournement a été occasionnée par la nouvelle écluse du côté américain, qui a une plus grande capacité que l'écluse du côté canadien. Il y a maintenant trois écluses sur la rivière Ste-Marie, du côté des Etats-Unis; la dernière ouverte ayant une profondeur de 24·5 pieds à l'eau extrême basse. Il n'y a qu'une écluse du côté canadien, avec une profondeur minimum de 18·25 pieds. La possibilité de transporter des plus lourdes charges par la nouvelle écluse américaine a presque accaparé le commerce du minerai de fer et une grande quantité de blé des canaux canadiens.

Le trafic brut passé par les canaux, depuis 1905, a été comme suit:—

	Tonnes.
1905	9,371,744
1906	10,523,185
1907	20,543,639
1908	17,502,820
1909	33,720,748
1910	42,990,608
1911	38,030,353
1912	47,587,245
1913	52,053,913
1914	37,023,237
1915	15,198,803

Le tableau suivant montre le trafic total pour les années 1914 et 1915 par les canaux et par mois:—

—	Sault-Ste-Marie.	Welland.	St-Laurent.	Chambly.	Ottawa.	Rideau.	St-Pierre.	Murray.	Trent.	St-André.	Total.
1914.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Avril	437,182	77,805	33,947	....	2,081	....	494	2,865	....	....	554,605
Mai	3,939,578	569,909	655,929	33,517	60,860	27,823	6,785	5,726	4,277	2,930	5,307,123
Juin	4,653,580	581,388	673,678	74,959	73,030	30,090	6,724	15,945	10,069	16,194	6,136,657
Juillet	4,749,845	618,038	764,625	74,834	62,902	28,537	6,017	11,540	11,160	13,335	6,339,831
Août	4,799,387	583,441	681,136	84,919	54,515	24,210	3,565	11,370	13,004	5,833	6,261,380
Septembre	4,669,372	593,822	635,327	80,400	36,475	16,944	3,490	18,071	13,684	2,361	6,099,946
Octobre	3,355,305	537,729	626,996	58,830	31,137	16,633	10,605	8,315	13,574	1,360	4,660,484
Novembre	815,235	270,337	311,281	29,448	14,132	7,502	12,034	8,575	1,927	....	1,470,471
Décembre	179,700	28,500	8,574	....	....	....	4,466	1,500	....	....	222,740
Total	27,599,184	3,860,969	4,391,493	436,905	335,132	151,739	54,180	83,907	67,715	42,013	37,023,237
1915.											
Avril	115,684	170,343	97,090	7,724	4,472	....	728	2,200	109	....	398,350
Mai	318,488	450,178	523,260	65,675	38,195	21,367	1,988	1,925	4,359	1,370	1,426,805
Juin	371,484	441,911	507,289	79,571	32,989	24,171	179	4,194	10,459	423	1,472,670
Juillet	552,410	396,012	459,515	84,897	56,265	19,371	....	3,962	13,554	1,625	1,587,611
Août	748,770	427,962	508,199	74,627	37,512	10,810	....	4,076	8,045	9,020	1,829,021
Septembre	1,390,240	425,272	457,765	69,096	49,886	15,291	....	4,685	5,082	7,400	2,424,717
Octobre	2,271,098	425,636	522,425	60,412	40,503	19,501	....	6,982	6,128	2,144	3,354,829
Novembre	1,634,451	268,961	311,480	36,705	12,548	10,270	....	1,704	2,126	....	2,278,245
Décembre	348,332	54,737	22,444	....	....	....	....	1,000	42	....	426,555
Total	7,750,957	3,061,012	3,409,467	478,707	272,370	120,781	2,895	30,728	49,904	21,982	15,198,803

Ci-suit un résumé du trafic, par mois, durant les cinq dernières années:—

—	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Janvier	254	181	397	494	....
Avril	722,311	77,871	875,226	554,111	398,350
Mai	5,170,587	6,134,122	7,260,227	5,307,123	1,426,805
Juin	5,451,549	6,851,248	7,647,189	6,136,657	1,472,670
Juillet	5,798,169	7,054,060	8,137,169	6,339,831	1,587,611
Août	5,778,187	7,159,871	7,625,782	6,261,380	1,829,021
Septembre	5,466,054	6,983,913	7,531,379	6,069,946	2,424,717
Octobre	5,514,042	7,321,846	7,350,914	4,660,484	3,354,829
Novembre	3,657,824	5,369,493	4,891,143	1,470,471	2,278,245
Décembre	471,376	634,640	734,487	222,740	426,555
Total	38,030,353	47,587,245	52,053,913	37,023,237	15,198,803

Le résumé dans le tableau suivant nous montre la répartition du trafic, par les canaux, pour les années 1910 à 1915:—

—	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Sault-Ste-Marie	36,395,687	30,951,709	39,669,655	42,699,324	27,599,184	7,750,957
Welland	2,326,290	2,537,629	2,851,915	3,570,714	3,860,969	3,061,012
St-Laurent	2,760,752	3,105,708	3,477,188	4,302,427	4,391,493	3,409,467
Chambly	669,299	599,829	618,415	555,602	436,905	478,707
St-Pierre	85,951	75,298	74,809	71,514	54,180	2,895
Murray	177,941	163,457	170,081	180,576	83,907	30,728
Ottawa	385,261	320,071	392,350	365,438	335,132	272,370
Rideau	134,881	172,227	160,133	171,223	151,739	120,781
Trent	46,263	57,290	77,150	55,800	67,715	49,904
St-André	8,283	47,135	95,549	81,295	42,013	21,982

En retranchant les répétitions, l'état qui suit nous donne le tonnage net pour 1915:—

Canaux.	Canadiens.	Etats-Unis.	Tonnage net.	Tonnage brut.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	
Sault-Ste-Marie	2,446,055	5,184,427	7,630,482	7,750,957
Welland	847,190	1,623,268	2,470,458	3,061,012
St-Laurent	942,078	405,828	1,347,906	3,409,467
Chambly	262,752	186,516	449,268	478,707
Ottawa	210,375	....	210,375	272,370
Rideau	120,781	....	120,781	120,781
St-Pierre	2,895	....	2,895	2,895
Trent	49,904	....	49,904	49,904
Murray	27,942	2,786	30,728	30,728
St-André	21,982	....	21,982	21,982
Total	4,931,954	7,402,825	12,334,779	15,198,803

Le trafic de 1915 et de 1914 a été analysé, par classes de denrées et de marchandises, dans l'état tabulaire suivant:

Canaux.	Produits agricoles.	Produits de provenance animale.	Objets manufacturés.	Produits forestiers.	Produits miniers.	Total.
1915.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Sault-Ste-Marie	2,655,789	655	441,293	89,218	4,564,002	7,750,957
Welland	1,306,803	1	320,442	308,660	1,125,106	3,061,012
St-Laurent	1,204,523	4,685	276,713	601,255	1,322,291	3,409,467
Chambly	7,163	784	21,605	280,117	169,038	478,707
St-Pierre	381	10	322	179	2,003	2,895
Murray	153	271	6,523	....	23,781	30,728
Ottawa	4,202	2,889	16,089	155,669	93,521	272,370
Rideau	1,521	1,690	10,186	10,211	97,173	120,781
Trent	1,990	299	2,751	44,575	289	49,904
St-André	....	5	187	4,894	16,896	21,982
Total	5,182,525	11,289	1,096,111	1,494,778	7,414,100	15,198,803
1914.						
Sault-Ste-Marie	3,799,337	217	487,789	40,956	23,270,885	27,599,184
Welland	2,116,378	275	361,174	360,434	1,022,708	3,860,969
St-Laurent	2,020,035	6,905	297,269	668,775	1,398,509	4,391,493
Chambly	9,248	211	11,111	293,242	123,093	436,905
St-Pierre	11,845	1,543	4,117	3,126	33,549	54,180
Murray	149	....	21,605	430	61,723	83,907
Ottawa	3,032	3,183	18,663	171,440	138,814	335,132
Rideau	2,027	3,010	13,466	15,041	118,195	151,739
Trent	795	336	3,043	62,473	1,068	67,715
St-André	22	1	288	6,050	35,652	42,013
Total	7,962,868	15,681	1,218,525	1,621,967	26,204,196	37,023,237

	Diminution.	Diminution.
	Tonnes.	Pour 100.
Sault-Ste-Marie	19,848,227	91·0
Welland	799,957	3·8
St-Laurent	982,026	4·5
Chambly	41,802	....
St-Pierre	51,285	2·3
Murray	53,179	2·4
Ottawa	62,762	2·9
Rideau	30,958	1·4
Trent	17,811	·8
St-André	20,031	·9
Diminution nette	21,824,434	....

L'état suivant nous montre le tonnage, par classe de denrées et de marchandises, qui a passé par les canaux en 1915:

	Tonnes.
Produits agricoles	5,182,521
Produits des animaux	11,288
Objets manufacturés	1,096,119
Produits forestiers	1,494,775
Produits miniers	7,414,100
Total	15,198,80

Voici comment se répartissent les pourcentages, pour chaque classe de denrées et de marchandises, pour l'année 1915 et les cinq années précédentes:

——	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.	Pour 100.
Produits agricoles..........	10·2	14·2	14·51	16·40	21·51	34·11
Produits des animaux......	1·2	·1	·04	·04	·04	·07
Objets manufacturés........	5·2	6·2	4·68	3·61	3·29	7·21
Produits forestiers..........	3·9	4·0	3·43	3·22	4·38	9·83
Produits miniers............	79·5	75·5	77·34	76·73	70·78	48·78

La hausse dans la proportion des produits agricoles et la baisse dans les produits miniers sont les points saillants de la situation du trafic en 1915.

TRAFIC CANADIEN ET AMÉRICAIN.

Les canaux du Canada et des Etats-Unis étant exempts de péage et de toutes autres restrictions, il y a une réciprocité absolue de leur usage par les vaisseaux de chaque nation.

Le tableau suivant donne le nombre et le tonnage des vaisseaux canadiens et américains et aussi le nombre de tonnes de fret transporté par les canaux canadiens en 1908 et les années suivantes:—

Années.	Navires canadiens.		Navires américains.		Tonnes de fret.		
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Canada.	Etats-Unis.	Total.
1908...............	29,040	6,780,789	7,489	4,835,320	5,012,147	12,190,673	17,502,820
1909...............	22,507	7,811,578	9,996	16,459,322	7,378,057	26,342,691	33,720,748
1910...............	25,337	8,931,790	11,462	21,777,297	7,883,614	35,106,994	42,990,608
1911...............	25,585	9,172,192	10,370	18,231,622	7,792,907	30,237,446	38,030,353
1912...............	27,371	10,237,335	11,785	24,636,190	9,376,529	38,210,716	47,587,245
1913...............	28,654	12,078,041	10,739	24,238,788	11,130,875	40,923,038	52,053,913
1914...............	26,125	12,050,856	7,742	15,636,414	9,382,206	27,641,031	37,023,237
1915...............	21,575	9,398,207	6,415	7,385,101	6,789,423	8,409,380	15,198,803

Voici le résultat que l'on trouve, sur le rapport du tonnage du fret, en réduisant les chiffres précédents sur une base de pourcentage:

Années.	Pour-cent canadien.	Pour-cent américain.
1908..	28·7	71·3
1909..	21·8	78·2
1910..	18·3	81·7
1911..	20·5	79·5
1912..	19·7	80·3
1913..	21·3	78·7
1914..	25·3	74·7
1915..	44·7	55·3

On remarquera que, tandis qu'il y a eu une diminution dans le volume réel du trafic canadien par les canaux du Canada, en 1915, le rapport de ce trafic, quant au total, a essentiellement augmenté. Ceci a été attribué au décroissement continuel du tonnage américain qui a passé par les canaux canadiens.

Il ne faut pas perdre de vue, cependant, que tout le fret du Canada n'est pas passé par les canaux canadiens. Une partie a toujours été transportée par le canal américain, au Sault-Ste-Marie, et, en 1915, le volume ainsi détourné a été plus considérable qu'en aucune autre année depuis que l'écluse canadienne a été ouverte à cet endroit en 1895. Le volume du trafic ainsi transporté, en 1915, a été de 1,802,269 tonnes. En ajoutant ce tonnage au tonnage canadien indiqué dans un paragraphe précédent, nous atteignons un total de 6,734,223 tonnes. Le total net des affaires canadiennes, en 1915, a été de 144,183 tonnes de plus que celui de 1914. Le résumé des deux années donne les renseignements suivants:

	Tonnage canadien net.
1914	6,590,040
1915	6,734,223

L'état qui suit nous donne les renseignements concernant le tonnage brut, canadien et américain, transporté par les canaux canadiens:

Canaux.	Trafic total.	Canadien. Tonnes.	Pour-cent.	Américain. Tonnes.	Pour-cent.
Sault-Ste-Marie	7,750,957	2,561,734	33·0	5,189,223	67·0
Welland	3,061,012	1,426,256	46·6	1,634,756	53·4
St-Laurent	3,409,467	2,024,755	59·3	1,384,712	40·7
Chambly	478,707	292,191	61·0	186,516	39·0
St-Pierre	2,895	2,895	100·0	....	....
Murray	30,728	27,942	90·9	2,786	9·1
Ottawa	272,370	267,406	98·1	4,964	1·9
Rideau	120,781	114,358	94·7	6,423	5·3
Trent	49,904	49,904	100·0	....	....
St-André	21,982	21,982	100·0	....	....
	15,198,803	6,789,423	44·67	8,409,380	55·33

Ces chiffres, qui sont très compréhensibles, comprennent des répétitions. Une cargaison pour Fort-William, Port-Arthur jusqu'à Montréal, par exemple, doit être enregistrée trois fois: premièrement, au Sault, ensuite à Welland, et finalement au groupe du Saint-Laurent. Cependant, en 1915, il y a eu un peu moins de cargaisons directes que d'habitude. Durant les mois d'automne, la pression du trafic a été si forte qu'il a fallu plus que dans les années ordinaires en diriger vers les ports de la baie Georgienne et à Port-Colborne. Dans ce dernier cas, les steamers transfèrent leurs cargaisons à de plus petits vaisseaux ou aux chemins de fer. Avec un volume plus considérable du trafic constaté à la tête des Grands-Lacs, le mouvement total vers l'est accuse une diminution de 488,567 tonnes sur celui de 1914, soit de 3,067,497, contre 2,584,930 tonnes.

Le canal du Sault-Ste-Marie est la porte d'entrée principale du commerce par les eaux des Grands-Lacs et du fleuve Saint-Laurent, et les affaires à cet

endroit ont une portée spéciale sur la situation du trafic tout entier. Le canal canadien du Sault-Ste-Marie fut inauguré en 1895 et, depuis cette année, le mouvement du fret a été comme suit:

Canal canadien. Années.	Trafic total.	Trafic canadien.	Pourcentage canadien.	Trafic américain.	Pourcentage américain.
1896	4,557,399	321,770	7·0	4,255,629	93·0
1897	4,947,063	337,146	6·8	4,609,737	93·2
1898	3,055,287	146,539	4·8	2,908,748	95·2
1899	3,006,664	299,975	9·9	2,706,629	90·1
1900	2,035,677	255,264	12·5	1,880,413	87·5
1901	2,820,394	494,613	17·5	2,325,781	82·5
1902	4,729,268	1,140,623	24·1	3,588,645	75·9
1903	5,511,868	1,362,820	24·7	4,149,048	75·3
1904	5,030,705	1,212,145	24·1	3,818,360	75·9
1905	5,473,406	1,304,355	23·8	4,169,051	76·2
1906	6,574,046	1,632,683	24·8	4,941,363	75·2
1907	15,588,165	1,957,334	12·5	13,630,831	87·5
1908	12,759,216	2,113,160	16·5	10,646,056	83·5
1909	27,861,245	2,767,875	9·1	25,093,370	90·9
1910	36,395,687	2,941,229	8·1	33,454,458	91·9
1911	30,951,709	3,167,936	10·2	27,783,773	89·8
1912	39,669,655	3,808,157	9·6	35,861,498	90·4
1913	42,699,324	4,816,718	11·3	37,882,606	88·7
1914	27,599,184	3,609,747	13·1	23,989,437	86·9
1915	7,750,957	2,561,734	33·0	5,189,223	67·0

On remarquera que le pourcentage canadien a essentiellement augmenté, tandis que le pourcentage américain a diminué. Ceci ne doit pas être attribué autant à l'accroissement des affaires canadiennes qu'au détournement du tonnage canadien et américain vers la nouvelle écluse de la rivière Ste-Marie, du côté des Etats-Unis.

Il serait difficile de comprendre le tableau précédent en l'absence d'explications sur la nature du fret américain passant par le canal canadien du Sault-Ste-Marie. Les minerais de fer et de cuivre ont constitué la plus grande partie de ce mouvement. Le tableau suivant donne l'historique du transport de ce fret depuis 1905:

Années.	Fret américain passant par le canal canadien.			Minerai compris dans le total précédent.	Pourcentage du minerai.	Fret autres que le minerai.	Pourcentage d'autre fret.
	Montant.	Descendant.	Total.				
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.		Tonnes.	
1905	1,028,871	3,140,180	4,169,051	2,910,118	69·9	1,258,933	30·1
1906	1,367,796	3,573,567	4,941,363	2,929,366	59·3	1,011,997	40·7
1907	2,604,741	11,026,090	13,630,831	9,995,242	73·2	3,635,589	26·8
1908	2,419,709	8,226,347	10,646,056	7,362,351	69·1	3,283,705	30·9
1909	2,737,101	22,356,269	25,093,370	21,156,915	84·3	3,936,455	15·7
1910	4,004,538	29,449,920	33,454,458	28,440,952	85·0	5,013,506	15·0
1911	4,307,187	23,476,586	27,783,773	22,654,029	81·5	5,129,744	18·5
1912	3,133,638	32,727,860	35,861,498	31,134,251	87·0	4,727,247	13·0
1913	4,238,829	33,643,777	37,882,606	32,386,866	85·5	5,495,740	14·5
1914	2,398,944	21,737,678	24,136,622	20,817,953	86·2	3,318,669	13·8
1915	509,788	4,741,552	5,251,340	4,004,426	76·3	1,246,914	23·7

Le total ci-dessus est un peu plus élevé que celui donné dans le tableau 7, pour la raison, que le blé canadien expédié à Duluth, en transit, est inévitablement classifié comme faisant partie du trafic américain.

Voici une comparaison du trafic canadien et américain, vers l'est, au Sault-Ste-Marie; exception faite du minerai:—

Année.	Fret canadien descendant à part le minerai.	Pourcentage du fret total descendant.	Fret américain descendant à part le minerai.	Pourcentage du fret total descendant.
1905	838,537	82·7	303,630	9·7
1906	1,112,742	92·8	721,320	20·2
1907	1,446,788	91·7	1,142,468	10·3
1908	1,585,549	92·3	986,614	11·9
1909	2,038,245	98·0	1,229,282	5·5
1910	2,132,620	100·0	962,062	3·3
1911	2,466,806	99·1	820,488	3·5
1912	3,019,998	99·8	1,576,646	4·8
1913	4,114,402	99·0	1,271,882	3·8
1914	2,985,114	97·1	919,725	4·2
1915	2,134,546	97·1	737,126	15·5

Sur le canal Welland, le minerai de fer ne compte plus comme facteur du trafic. La situation de cette entrée principale entre le haut des Grands-Lacs et du fleuve Saint-Laurent est résumée dans l'état suivant:—

FRET TRANSPORTÉ PAR LE CANAL WELLAND.

Année.	Canadien—montant.	Pour 100.	Canadien—descendant.	Pour-100.	Etats-Unis—montant.	Pour 100.	Etats-Unis—descendant.	Pour 100.
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
1887	61,310	41·3	87,159	58·7	265,738	31·9	565,928	68·1
1891	25,260	25·8	72,522	74·2	264,952	30·2	612,279	69·8
1896	19,369	8·8	200,294	91·2	271,900	25·6	788,424	74·4
1897	12,091	6·3	179,998	93·7	212,108	19·6	870,095	80·4
1898	11,904	8·5	127,236	91·5	211,502	21·1	789,435	78·9
1899	17,464	10·2	153,174	89·8	135,038	21·8	484,094	78·2
1900	18,670	11·0	150,378	89·0	99,560	18·1	450,752	81·9
1901	22,804	10·2	200,693	89·8	83,601	21·1	313,111	78·9
1902	39,760	16·2	204,398	83·8	44,994	10·7	376,235	89·3
1903	116,143	34·6	220,152	65·4	153,947	23·1	512,677	76·9
1904	94,353	27·1	253,920	72·9	90,855	19·6	372,243	80·4
1905	104,490	24·6	319,944	75·4	127,569	19·1	540,047	80·9
1906	131,502	24·2	410,749	75·8	91,366	13·8	568,350	86·2
1907	202,051	29·6	479,292	70·4	188,113	20·1	744,676	79·9
1908	163,447	21·7	587,239	78·3	247,513	25·9	705,254	74·1
1909	382,041	37·5	635,187	62·5	260,048	25·7	748,675	74·3
1910	420,407	35·9	749,891	64·1	304,427	26·3	851,565	73·7
1911	508,865	38·0	828,085	62·0	334,054	27·8	866,625	72·2
1912	578,251	37·1	979,525	62·9	247,471	19·1	1,046,668	80·9
1913	641,402	32·4	1,338,274	67·6	363,701	22·9	1,227,337	77·1
1914	504,487	22·2	1,769,502	77·8	351,562	22·2	1,235,418	77·8
1915	422,996	27·6	1,108,332	72·4	333,464	21·8	1,196,220	78·2

TRANSPORT DU BLÉ CANADIEN.

Le volume du blé canadien transporté par voie d'eau, en 1915, a été le plus considérable dans l'histoire du Canada, malgré qu'une quantité sans précédent soit passée par le canal américain du Sault-Ste-Marie. La cause de ce détournement a déjà été expliquée. La hâte extraordinaire avec laquelle dut se faire l'expédition du blé vers l'est fit que la nouvelle écluse américaine, dont la capacité permet de transporter de plus lourdes charges, fut choisie de préférence à l'écluse canadienne. Pendant des années, pour l'éclusage de leurs bateaux, les capitaines ont dû, d'après leur propre jugement, choisir entre le canal américain et le canal canadien. Cette année, cependant, la plus grande profondeur de l'eau dans l'écluse américaine, et pour les raisons données ci-dessus, celle-ci fut choisi par la majorité des steamers transportant du blé canadien depuis la tête du lac supérieur.

Depuis 1895, le volume du blé canadien transporté annuellement par le canal canadien du Sault-Ste-Marie est comme suit:—

	Boisseaux.
1895	1,087,800
1896	7,274,000
1897	9,130,167
1898	3,456,934
1899	7,699,267
1900	5,573,267
1901	5,893,034
1902	19,896,900
1903	25,807,800
1904	25,250,969
1905	22,603,500
1906	26,361,400
1907	34,602,000
1908	41,793,300
1909	48,047,833
1910	51,774,833
1911	63,641,000
1912	83,743,034
1913	101,066,133
1914	77,467,833
1915	48,727,911

Les tableaux ci-dessus ne représentent pas tout le blé canadien qui a été transporté vers l'est. Plusieurs millions de boisseaux ont passé par le canal américain chaque année. Il faut de plus se rappeler qu'antérieurement à 1909 le blé canadien transporté par Duluth, en transit, était classifié comme blé américain.

En 1915, il y a eu 121,389,950 boisseaux de blé canadien transporté par le canal américain du Sault-Ste-Marie. Il faut ajouter à ce volume le blé passé par le canal canadien, ce qui donne un total de 170,117,861 boisseaux. Voici le résumé pour les années 1914 et 1915.—

	1914.	1915.
	Boisseaux.	Boisseaux.
Par le canal canadien	77,467,833	48,727,911
Par le canal américain	17,564,233	121,389,950
Total	95,032,066	170,117,861

Il est nécessaire de faire un plus ample calcul pour rendre compte de tout le blé canadien qui a passé vers l'est en 1915. Il y en a eu de transporté sous forme de farine. Il est constaté que 1,776,230 barils de farine canadienne ont été transportés par le canal canadien et 438,868 par le canal américain, faisant un total de 2,215,098 barils. A 4½ boisseaux par baril, la quantité de farine égale 9,967,941 boisseaux de blé. Le montant total pour 1915 se divise comme suit:

	Boisseaux.
Par le canal canadien	48,727,911
Par le canal américain	121,389,950
Sous forme de farine	9,967,941
Total	180,085,802

Voici un résumé du blé canadien transporté par les canaux, soit canadien soit américain, au Sault-Ste-Marie pour les années 1912 à 1915:—

	Boisseaux.
1912	109,8s2,031
1913	141,726,899
1914	95,042,066
1915	170,117,861

La destination du blé canadien par les voies d'eau a été enregistrée avec soin durant l'année 1915. Les consignations transportées par les canaux, soit canadien soit américain, au Sault-Ste-Marie sont indiquées ci-dessous:—

De	1913.	1914.	1915.
Port-Arthur à Fort-William.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
A Montréal	11,950,433	9,624,600	3,512,410
Aux ports de la Georgienne	24,448,134	21,086,566	25,065,999
Aux autres ports canadiens	28,045,733	33,132,733	33,067,613
A Buffalo	67,701,900	24,974,767	106,784,542
Total	132,146,200	88,818,666	168,430,564

Afin de tenir compte de tout le blé canadien expédié vers l'est par voies d'eau, en 1915, on doit ajouter la quantité transportée par Duluth en transit. L'état complet donne le résultat suivant:—

De	1913.	Pour 100.	1914.	Pour 100.	1915.	Pour 100.
Port-Arthur–Fort-William et Duluth.	Boisseaux.		Boisseaux.		Boisseaux.	
A Montréal	15,186,632	10·7	10,283,166	10·8	4,025,010	2·4
Aux ports de la baie Georgienne	26,054,001	18·4	24,864,466	26·2	25,315,999	14·9
Aux autres ports canadiens	28,973,333	20·5	34,350,700	36·2	33,067,613	19·4
A Buffalo	71,522,933	50·4	25,533,734	26·8	107,709,239	63·3
Total	141,726,899	......	95,032,066	......	170,117,861	......

On constatera que de grandes variations ont eu lieu durant les deux dernières années dans la destination du blé canadien par les voies d'eau. La proportion détournée de tous les canaux canadiens à Buffalo, en 1915, a été plus élevée que celle de toute autre année depuis que nous en vérifions les renseignements.

L'expression «autres ports canadiens», dans les tableaux précédents et suivants signifie les ports situés entre la baie Georgienne et le lac Ontario. Ces termes, pour plus de 90 pour 100 du trafic, sont employés pour Port-Colborne, qui est le port principal de transbordement à l'extrémité est du lac Erié et à l'entrée ouest du canal Welland.

Voici un résumé concernant le transport, en 1909 et les années subséquentes, par les canaux canadien et américain au Sault-Ste-Marie:—

Blé canadien.	1909.	1910.	1911.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	10,517,266	13,185,370	12,761,666
" " la baie Georgienne	13,384,400	12,753,200	9,881,234
" " d'autres ports canadiens	10,149,633	9,603,400	11,880,666
" " Buffalo	12,841,334	15,693,363	27,945,600
De Duluth à Montréal	520,000	315,000	.....
" Buffalo	528,200	224,500	710,334
" la baie Georgienne	28,000	.....	461,500
" d'autres ports canadiens	79,000	.....	.....
Non classifié	.....	.....	.....
Total	48,047,833	51,774,833	63,641,000
Par le canal américain	9,117,328	5,321,446	1,981,481
Grand total	57,165,161	57,096,279	65,622,481

Blé canadien.	1912.	1913.	1914.	1915.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	14,929,099	11,950,433	9,624,600	3,512,410
" " la baie Georgienne	19,501,168	24,448,134	21,086,566	25,065,999
" " d'autres ports canadiens	20,458,700	28,045,733	33,132,733	23,067,613
" " Buffalo	44,228,266	67,701,900	24,974,767	106,784,542
De Duluth à Montréal	283,500	3,236,199	658,566	512,600
" Buffalo	5,714,367	3,811,033	3,777,900	250,000
" la baie Georgienne	1,418,767	1,605,867	1,217,967	.....
" d'autres ports canadiens	230,000	927,600	558,967	924,697
Non classifié	3,078,164	.....	.....	.....
Total	109,842,031	141,726,899	95,032,066	170,117,861

Durant les trois dernières années on a enregistré avec soin le mouvement du blé canadien par les canaux canadien et américain du Sault-Ste-Marie, tous les mois. Les informations données sont d'une valeur considérable. Voici ces renseignements pour 1913, 1914 et 1915:—

Canaux canadien et américain.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
1913.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William et de Port-Arthur à—					
Montréal	634,600	2,218,900	1,845,667	1,407,733	1,097,900
Baie Georgienne	2,425,263	2,941,136	1,132,833	1,169,965	532,576
Autres ports canadiens	1,612,800	2,901,488	3,270,066	2,652,300	1,848,400
Buffalo	7,012,984	5,859,935	1,206,130	486,862	....
De Duluth et Supérieur à—					
Montréal	202,500	428,753	239,403	75,040	187,000
Baie Georgienne	330,000	86,066	....	....	....
Autres ports canadiens	....	77,600	109,000	....	....
Buffalo	748,610	1,975,878	594,948	351,434	....
Total	12,966,757	16,489,756	8,398,047	6,143,334	3,665,876

Canaux canadien et américain.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
1913.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William et Port-Arthur à—					
Montréal	1,584,500	2,034,867	1,052,900	73,367	11,950,434
Baie Georgienne	681,764	6,307,332	6,807,900	1,949,400	23,948,169
Autres ports canadiens	2,547,040	6,869,233	4,580,900	1,763,500	28,045,727
Buffalo	4,147,427	19,381,496	19,706,857	10,089,410	67,891,101
De Duluth et Supérieur à—					
Montréal	433,500	504,455	204,500	....	2,275,151
Baie Georgienne	....	61,000	185,000	....	662,066
Autres ports canadiens	204,000	....	....	....	390,600
Buffalo	100,700	525,000	....	....	4,296,570
Total	9,698,931	35,683,383	32,538,057	13,875,677	139,459,818

Canaux canadien et américain.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
1914.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	1,175,000	2,074,733	1,329,067	1,235,334	474,933
" " à la baie Georgienne	778,300	3,405,133	839,334	1,193,533	371,600
" " à d'autres ports canad.	924,000	5,403,233	3,417,600	2,730,200	1,211,000
" " Buffalo	2,834,100	5,549,700	844,266	1,150,433	293,334
De Duluth à Montréal	....	78,000	....	107,000	....
" à la baie Georgienne	355,833	2,098,067	326,000	117,000	....
" à d'autres ports canadiens	....	....	744,000	128,100	48,866
" à Buffalo	....	....	41,567	393,400	....
Total	6,067,233	18,608,866	7,541,834	7,055,000	2,399,733

Canaux canadien et américain.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
1914.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	1,229,700	1,212,300	833,533	60,000	9,624,600
" " à la baie Georgienne	1,335,567	2,891,500	7,642,100	2,629,500	21,086,567
" " à d'autres ports canad.	6,407,866	8,855,000	3,218,200	965,634	33,132,733
" " à Buffalo	2,780,467	4,983,600	4,810,367	1,728,500	24,974,767
De Duluth à Montréal	353,000	71,500	49,066	....	658,566
" à la baie Georgienne	881,000	....	....	....	3,777,900
" à d'autres ports canadiens	99,000	198,000	....	....	1,217,966
" à Buffalo	....	48,200	46,300	29,500	558,967
Total	13,086,600	18,260,100	16,599,566	5,413,134	95,032,066

Canal canadien.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
1915.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William et de Port-Arthur à—					
Montréal	964,450	229,422	176,000	363,200	300,000
Baie Georgienne	120,000	163,870	521,473	540,688	881,071
Autres ports canadiens	428,000	1,561,371	1,017,500	394,000	634,000
Buffalo		340,000	188,200	317,830	
De Duluth et Supérieur à—					
Montréal					
Baie Georgienne					
Autres ports canadiens					
Buffalo					
Total	1,512,450	2,294,663	1,903,173	1,615,718	1,815,071

Canal canadien.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
1915.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William et de Port-Arthur à—					
Montréal	399,138	550,700	37,000	30,000	3,049,910
Baie Georgienne	1,860,430	3,740,811	4,437,773	2,465,350	14,731,466
Autres ports canadiens	2,446,724	3,657,940	3,883,500	2,487,500	16,510,535
Buffalo	992,594	5,390,272	4,744,604	1,695,500	13,669,000
Duluth et Supérieur à—					
Montréal					
Baie Georgienne	250,000				250,000
Autres ports canadiens					
Buffalo	87,000	350,000	80,000		517,000
Total	6,035,886	13,689,723	13,182,877	6,678,350	48,727,911

Canal américain.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
1915.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William et de Port-Arthur à—					
Montréal	111,000	306,500		45,000	
Baie Georgienne	307,500	83,200	34,399	320,000	
Autres ports canadiens	2,689,000	4,621,637	963,000	756,000	165,000
Buffalo	3,635,691	1,838,378	415,400	540,465	204,000
Duluth et Supérieur à—					
Montréal	47,000	145,000	75,300		
Baie Georgienne					
Autres ports canadiens					
Buffalo					
Total	6,790,191	6,994,715	1,488,099	1,661,465	369,000

Canal américain.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
1915.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William et de Port-Arthur à—					
Montréal					462,500
Baie Georgienne	574,941	4,222,493	3,581,000	1,211,000	10,334,533
Autres ports canadiens	1,280,000	2,926,196	1,976,000	1,180,245	16,557,078
Buffalo	4,314,446	25,717,061	31,685,181	24,764,920	93,115,542
De Duluth et Supérieur à—					
Montréal		98,500	146,800		512,600
Baie Georgienne					
Autres ports canadiens					
Buffalo	154,500		41,000	212,197	407,697
Total	6,323,887	32,964,250	37,429,981	27,368,362	121,389,950

Canaux canadien et américain.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
1915.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William et de Port-Arthur à—					
Montréal	1,075,450	535,922	176,000	408,200	300,000
Baie Georgienne	427,500	247,070	555,872	860,688	881,071
Autres ports canadiens	3,117,000	6,183,008	1,980,500	1,150,000	799,000
Buffalo	3,635,691	2,178,378	603,600	858,295	204,000
De Duluth et Supérieur à—					
Montréal	47,000	145,000	75,300		
Baie Georgienne					
Autres ports canadiens					
Buffalo					
Total	8,302,641	9,289,378	3,391,272	3,277,183	2,184,071

Canaux canadien et américain.	Septembre.	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Total.
1915.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William et de Port-Arthur à—					
Montréal	399,138	550,700	37,000	30,000	3,512,410
Baie Georgienne	2,435,371	7,963,304	8,018,773	3,676,350	25,065,999
Autres ports canadiens	3,726,724	6,584,136	5,859,500	3,667,745	33,067,613
Buffalo	5,307,040	31,107,333	36,429,785	26,460,420	106,784,542
De Duluth et Supérieur à—					
Montréal		98,500	146,800		512,600
Baie Georgienne	250,000				250,000
Autres ports canadiens					
Buffalo	241,500	350,000	121,000	212,197	924,697
Total	12,359,773	46,653,973	50,612,858	34,046,712	170,117,861

Une très grande quantité de blé qui a été transportée durant l'année 1915 de Port-Colborne à Montréal devrait être ajoutée au total ci-dessus pour Fort-William—Port-Arthur à Montréal. Port-Colborne a servi comme port de transbordement. De fait, on pourrait prétendre, que presque tous les 33,067,613 boisseaux transportés de la tête des Grands-Lacs aux «autres ports canadiens» sont réellement venus à Montréal.

Pour donner plus de clarté aux tableaux ci-dessus on n'a qu'à réduire les taux mensuels sur une base de pourcentage, ainsi qu'il suit:

Avril	4·8	Septembre	7·3
Mai	5·5	Octobre	27·5
Juin	2·0	Novembre	29·7
Juillet	1·9	Décembre	20·0
Août	1·3		

On observera que 77·2 pour 100 du volume entier a été transporté durant les mois d'octobre, novembre et décembre. Pour démontrer la pression qui se fit sentir aux derniers jours de la navigation, on n'a qu'à mentionner le fait que 20 pour 100 du transport se fit en décembre. La dernière cargaison vers l'est a passé le 16 du dit mois. En 1914, la proportion des expéditions dans les derniers trois mois fut de 42 pour 100.

TAUX DE FRET PAR VOIE D'EAU.

On n'a pas jugé nécessaire de se départir du système qui a été employé depuis plusieurs années pour l'étude des taux de fret par voie d'eau. Vu nos renseignements plus ou moins complets, ce système ne nous a permis d'enquêter que pour le blé canadien. Les propriétaires de navires ayant répondu avec empressement aux demandes d'informations que nous leur avons adressées journellement, nous avons pu établir un registre satisfaisant. Chaque cargaison de blé transportée durant la saison a été inscrite dans les registres du département.

Les renseignements obtenus par cette enquête officielle sont d'une valeur considérable. Ils ont montré que les taux de fret sur le blé par les voies navigables se sont développés d'une manière irrégulière durant la saison de 1915. Les comparaisons qui vont suivre les feront mieux comprendre. L'étude de la moyenne des taux mensuels sera trouvée particulièrement instructive, et démontrera les effets de la pression en face du petit nombre de vaisseaux disponibles.

Les chiffres concernant le volume du blé transporté par les différentes routes se trouvent dans les pages précédentes. Nous faisons actuellement l'analyse des taux de fret appliqué à ce volume. Pour 1915 et les deux années antérieures les renseignements sont donnés comme suit:—

	1913.	1914.	1915.
Port-Arthur—Fort-William à Montréal—			
Par tonne, mille	·142 cent.	·124 cent.	·132 cent.
Par boisseau	5·351 "	4·58 "	4·99 "
Par tonne	$1·78	$1·52	$1·66
Port-Arthur—Fort-William à la baie Georgienne—			
Par tonne, mille	·148 cent.	·095 cent.	·282 cent.
Par boisseau	2·279 "	1·46 "	3·54
Par tonne	76·00 "	48·61 "	$1·18
Port-Arthur—Fort-William et autres ports canadiens—			
Par tonne, mille	·104 cent.	·065 cent.	·124 cent.
Par boisseau	2·436 "	1·48 "	2·84 "
Par tonne	81·21 "	49·29 "	94·80 "
Port-Arthur—Fort-William à Buffalo—			
Par tonne, mille	·1 3 cent.	·061 cent.	·159 cent.
Par boisseau	2·430 "	1·63 "	3·97 "
Par tonne	81·00 "	53·72 "	$1·32
Port-Arthur—Fort-William à Kingston—			
Par tonne, mille		·096 cent.	
Par boissau		3·09 "	
Par tonne		$1·00	
Port-Colborne à Montréal—			
Par tonne, mille			·288 cent.
Par boisseau			3·25 "
Par tonne			$1·08

L'avance de 1915, comparée avec les deux années précédentes, s'applique à tous les ports, à l'exception de celui de Montréal. A la lumière des données démontrant la gradation après août, on comprendra mieux l'augmentation

dans les taux de fret. Dans le tableau suivant se trouvent les renseignements pour 1915 et les deux années antérieures:—

Port-Arthur—Fort-William à Montréal.	1913.			1914.		
	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.
	Cents.	$	Cents.	Cents.	$	Cents.
Avril	6·015	2·04	·165	5·52	1·84	·149
Mai	5·525	1·84	·135	5·01	1·67	·136
Juin	4·682	1·54	·127	4·17	1·39	·113
Juillet	4·080	1·60	·130	4·02	1·34	·107
Août	5·440	1·68	·137	4·47	1·49	·121
Septembre	5·282	1·76	·144	4·53	1·51	·123
Octobre	6·313	2·10	·171	4·31	1·43	·116
Novembre	6·341	2·11	·172	4·30	1·40	·114
Moyenne	5·351	1·78	·142	4·58	1·52	·124

Port-Arthur—Fort-William à Montréal.	1915.		
	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.
	Cents.	$	Cents.
Avril	4·88	1·62	·132
Mai	3·94	1·31	·107
Juin	3·84	1·28	·104
Juillet	3·58	1·19	·097
Août	4·09	1·36	·111
Septembre	5·49	1·83	·149
Octobre	6·75	2·25	·183
Novembre	....	....	....
Décembre	....	....	....
Moyenne	4·99	1·66	·132

De Port-Arthur—Fort-William à la baie Georgienne.	1913.			1914.		
	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.	Per boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
Avril	2·42	80·63	·157	1·82	60·72	·118
Mai	2·16	71·85	·135	1·45	48·66	·095
Juin	2·18	73·93	·142	1·11	37·02	·070
Juillet	1·59	52·73	·102	·90	30·20	·058
Août	1·43	47·81	·092	1·04	35·12	·068
Septembre	1·53	51·26	·100	1·23	41·23	·080
Octobre	2·21	73·95	·146	1·26	42·26	·082
Novembre	2·46	82·30	·160	1·35	45·01	·087
Décembre	3·35	$1·12	·220	2·20	73·37	·143
Moyenne	2·28	76·03	·148	1·46	48·61	·095

Port-Arthur—Fort-William à la baie Georgienne.	1915.		
	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.
	Cents.	Cents.	Cents.
Avril	1·61	53·81	·105
Mai	1·24	41·31	·080
Juin	1·16	38·69	·075
Juillet	1·05	35·12	·068
Août	1·18	38·70	·072
Septembre	1·96	63·83	·124
Octobre	3·39	$1·13	·221
Novembre	4·48	1·49	·291
Décembre	4·99	1·66	·353
Moyenne	3·54	$1·18	·282

Port-Arthur—Fort-William à d'autres ports canadiens.	1913.			1914.		
	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
Avril	2·599	86·63	·127	1·75	58·46	·075
Mai	2·200	73·35	·091	1·60	53·43	·067
Juin	1·755	58·53	·072	1·41	47·19	·064
Juillet	2·371	90·36	·122	1·35	45·12	·056
Août	1·928	64·27	·082	1·05	35·30	·060
Septembre	1·969	65·63	·083	1·34	44·90	·060
Octobre	2·767	92·23	·166	1·40	49·51	·062
Novembre	2·780	92·69	·116	1·52	50·75	·071
Décembre	3·081	$1·03	·146	2·24	72·22	·102
Moyenne	2·436	84·25	·104	1·48	49·29	....

Port-Arthur—Fort-William à d'autres ports canadiens.	1915.		
	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.
	Cents.	Cents.	Cents.
Avril	1·56	51·91	·065
Mai	1·36	45·34	·057
Juin	1·21	40·37	·050
Juillet	1·19	39·81	·048
Août	1·27	42·29	·064
Septembre	1·67	55·85	·073
Octobre	3·01	$1·00	·134
Novembre	4·22	1·40	·191
Décembre	5·51	1·83	·244
Total	2·84	94·80	·124

Port-Arthur—Fort-William à Buffalo.	1913.			1914.		
	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.
	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.	Cents.
Avril	2·739	91·30	·108	2·79	91·94	·105
Mai	2·442	81·40	·094	1·26	42·21	·048
Juin	1·954	65·13	·076	1·41	36·10	·041
Juillet	2·289	76·30	·118	·82	27·52	·031
Août	1·969	65·63	·090	2·10	70·00	·081
Septembre	1·739	57·97	·066	1·11	37·20	·043
Octobre	2·876	95·86	·122	1·59	53·11	·061
Novembre	2·998	99·97	·114	1·46	49·25	·057
Décembre	3·296	$1·09	·126	2·23	74·33	·086
Moyenne	2·436	81·25	·104	1·63	53·72	·061

Port-Arthur—Fort-William à Buffalo.	1915.		
	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.
	Cents.	Cents.	Cents.
Avril	1·49	49·63	·057
Mai	1·04	34·79	·040
Juin	1·08	36·20	·041
Juillet	1·24	41·47	·048
Août	2·25	75·00	·086
Septembre	2·78	92·70	·107
Octobre	4·04	$1·35	·162
Novembre	4·30	1·43	·172
Décembre	4·53	1·51	·181
Moyenne	3·97	$1·32	·159

Port-Colborne à Montréal.	1915.		
	Par boisseau.	Par tonne.	Par tonne mille.
	Cents.	Cents.	Cents.
Avril	2·90	96·79	·256
Mai	2·97	99·24	·263
Juin	2·90	96·50	·253
Juillet	2·81	90·33	·253
Août	2·92	97·47	·258
Septembre	2·98	99·60	·264
Octobre	3·77	$1·25	·333
Novembre	4·14	1·38	·366
Décembre	4·00	1·34	·353
Moyenne	3·25	$1·08	·287

Dans les taux précédents il se présente plusieurs problèmes concernant le transport. Par exemple, la distance entre Fort-William et Port-Colborne est de 337 milles ou 40 pour 100 plus grande que pour Port-McNichol, sur la baie Georgienne; cependant, en certains temps, durant l'année, les taux par boisseau pour Port-Colborne ont été plus bas que pour Port-McNichol. Basés sur la tonne-mille, ils furent beaucoup moins élevés pour tous les mois. On devra aussi remarquer que la moyenne des taux pour les ports de la baie Georgienne, en décembre, a été de 375 pour 100 plus élevée que celle de juillet. A vrai dire, des cargaisons ont été transportées sur certaines routes, en décembre, pour des taux presque six fois au-dessus de ceux qui sont exigés durant les mois de mi-été.

Il y a un aspect à l'importante question des taux de fret sur le blé que l'on ne doit pas perdre de vue. Les propriétaires de navires ne reçoivent pas tout le produit des frais de transport. Sur ces taux il y a des déboursés à faire. Ces déboursés sur les cargaisons de Fort-William à Montréal, d'après les vérifications officielles, sont les suivants:—

Chambre de compensation à Fort-William..	·01 à ·03	cent par boiss.
Arrimeurs à Fort-William........................	·06	" "
Elévateur à Montréal....................	·30	" "
Pelletage à Montréal....................	·20	" "
Total..........................	·59	cent par boiss.

La moyenne des déductions est comme suit: à Port-Colborne, ·44 par boisseau; à Buffalo, ·41; aux ports de la baie Georgienne, ·38.

MOUVEMENT DES AUTRES GRAINS.

Le volume des autres grains canadiens transporté vers l'est par les canaux canadien et américain au Sault-Ste-Marie, en 1915, a été inférieur à celui de l'année 1914. On trouvera la comparaison dans l'état suivant:—

——	1914.	1915.
	Boisseaux.	Boisseaux.
Avoine..........	26,240,701	26,798,488
Orge..........	5,284,350	4,496,509
Graine de lin..........	7,175,977	2,068,582
Total..........	38,701,028	33,363,579

La diminution de la graine de lin est surprenante surtout lorsqu'on se rappelle que les expéditions, en 1914, s'élevaient à 1,175,977 boisseaux et en 1913 à 21,281,723.

On a attaché tant d'importance à la distribution de l'avoine canadienne, que l'on trouvera utiles les renseignements contenus dans les tableaux préparés pour 1914 et 1915:

Avoine canadienne. — Canaux canadien et américain. 1914.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	1,204,353	1,967,647	1,679,588	418,647	687,353
" à la baie Georgienne	732,294	2,279,118	1,661,882	117,529	174,529
" à d'autres ports canadiens	....	1,531,058	786,000	45,000	240,000
" à Buffalo	1,643,823	623,118	114,764	....	1,352
De Duluth à Montréal	....	....	348,530	....	....
" à la baie Georgienne	....	....	120,000	....	....
" à d'autres ports canadiens	....	....	365,588	....	....
" à Buffalo	....	....	....	133,882	....
Total	3,580,470	6,400,941	5,076,352	715,058	1,103,234
	Sept.	Octobre.	Nov.	Décembre.	Total.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Fort-William à Montréal	715,647	1,641,059	544,235	30,000	8,888,529
" à la baie Georgienne	16,706	562,353	1,930,529	832,000	8,306,940
" à d'autres ports canadiens	353,000	851,353	532,706	271,000	4,610,117
" à Buffalo	3,059	958,589	98,882	23,528	3,467,115
De Duluth à Montréal	....	....	....	....	348,530
" à la baie Georgienne	....	....	....	....	120,000
" à d'autres ports canadiens	....	....	....	....	365,588
" à Buffalo	....	....	....	....	133,882
Total	1,088,412	4,013,354	3,106,352	1,156,528	26,240,701

Avoine canadienne. — Canaux canadien et américain. 1915.	Avril.	Mai.	Juin.	Juillet.	Août.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Ft-William et Pt-Arthur à Montréal	643,348	753,795	342,528	164,000	120,000
" " la b. Georgienne	....	676,087	168,294	526,865	396,858
" " d'autres ports canadiens	232,000	1,676,124	388,000	612,000	263,000
" " Buffalo	....	....	50,000	....	....
De Duluth et Supérieur à Montréal	....	....	....	....	....
" " la baie Georgienne	....	....	....	....	....
" " d'autres ports canadiens	....	....	....	....	....
" " Buffalo	....	1,750	....	....	....
Total	875,348	3,107,756	948,822	1,302,865	779,858
	Sept.	Octobre.	Nov.	Décembre.	Total.
	Boisseaux.	Boisseaxu.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
De Ft-William et Pt-Arthur à Montréal	88,176	1,379,985	2,108,033	319,275	5,919,140
" " la b. Georgienne	167,275	1,169,522	5,788,206	3,244,500	12,137,607
" " d'autres ports canadiens	....	611,650	469,118	735,000	4,986,892
" " Buffalo	....	292,802	1,802,028	1,559,519	3,704,349
De Duluth et Supérieur à Montréal	....	....	....	....	....
" " la baie Georgienne	....	....	....	....	....
" " d'autres ports canadiens	....	....	....	....	....
" " Buffalo	45,000	3,750	....	....	50,500
Total	300,451	3,457,709	10,167,385	5,858,294	26,798,488

TAUX D'ASSURANCES.

Voici les renseignements se rapportant aux taux d'assurances sur les Grands-Lacs:

—	1ère classe	2ème classe.
Du lac Erié aux ports de la baie Georgienne—		
15 avril, a.m., au 3 avril, p.m.	$ 0 45	0 60
1er mai, a.m,, au 31 août, p.m.	0 30	0 45
1er septembre, a.m., au 30 novembre, à minuit	0 45	0 15
De Port-Huron, Port-Edward, Goderich, Sarnia et Détroit—		
1er avril, a.m., au 30 avril, p.m.	0 40	0 55
1er mai, a.m., au 21 août, p.m.	0 25	0 35
1er septembre, a.m., au 30 novembre, à minuit	0 40	0 60
De Kingston aux ports du lac Ontario, y compris Ogdensburg et Prescott—		
1er avril, a.m., au 30 avril, p.m.	0 65	0 75
1er mai, a.m., au 31 août, p.m.	0 45	0 55
1er septembre, a.m., au 30 novembre, à minuit	0 60	1 00
De Montréal directement, sans transbordement—		
20 avril, a.m., au 31 octobre, p.m.	0 60	1 10
1er novembre, a.m., au 30 novembre, p.m.	0 70	1 25
De Montréal *via* Kingston, Prescott et Ogdensburg et transbordement—		
Si transbordé à Kingston, Ogdensburg, ou Prescott, et expédié ensuite à Montréal, sur des barges approuvées, il faut ajouter 15 cents au taux de Kingston, Ogdensburg et Prescott.		
Des ports du lac Supérieur aux ports du lac Michigan—		
Taux des ports du lac Erié.		
Des ports du lac Michigan aux ports du lac Michigan—		
50 pour cent des taux des ports du lac Erié.		
De Port-Colborne à Montréal—		
Départ du 15 avril, a.m., au 31 août, à minuit	0 30	0 40
Aux taux d'entier parcours il faut ajouter les taux du lac Erié. Si transbordé de nouveau à Kingston, les frais du tarif doivent être appliqués.		

Les taux ci-dessus sont pour 1914. En 1915 les taux réguliers pour une période d'une année, comprenant une saison de navigation depuis minuit le 15 avril jusqu'à minuit le 30 novembre, furent de 3¾ pour 100 sur les navires en acier se rendant au pied du lac Erié. Le taux suppplémentaire de ½ pour 100 fut exigé durant la saison pour la navigation ne se faissant pas à l'est de Kingston, et pour la navigation ne se faisant pas à l'est de Montréal un autre taux additionnel de ½ pour 100 fut exigé. Ainsi que ½ pour 100 de plus fut perçu sur la navigation s'étendant jusqu'au Cap-Breton. En payant un taux additionnel de 1 pour 100, les expéditions furent permises jusqu'au 12 décembre.

ETAT du tonnage des navires du Canada et des Etats-Unis.

NAVIRES CANADIENS.

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Nombre de voyages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée et Descente.	
1887	1,201,529	1,194,665	162,554	36,277	1,071	65	30,778	221,013	1,395,932	1,452,020	2,847,952	18,991
1888	1,113,290	1,120,774	158,209	34,368	1,252	....	22,553	189,876	1,295,304	1,345,018	2,640,322	17,661
1889	1,285,574	1,207,892	188,131	39,371	976	802	20,271	252,565	1,494,952	1,500,630	2,995,582	19,393
1890	1,314,127	1,250,999	229,478	32,909	929	351	14,003	296,676	1,558,537	1,580,935	3,139,472	20,655
1891	1,356,518	1,287,168	201,758	28,642	550	292	16,350	244,176	1,575,176	1,560,278	3,135,454	19,246
1892	1,517,249	1,460,505	177,136	29,184	1,466	394	14,659	201,374	1,710,510	1,691,455	3,401,965	21,177
1893	1,548,094	1,422,326	170,186	26,787	1,172	10	17,037	248,442	1,736,489	1,697,565	3,434,054	20,757
1894	1,319,792	1,260,907	217,635	19,298	2,177	5	6,394	222,696	1,545,998	1,502,906	3,048,904	19,027
1895	1,258,848	1,165,683	253,693	13,383	....	....	5,889	285,553	1,518,440	1,464,619	2,983,059	17,136
1896	1,547,757	1,420,342	200,292	5,234	157	....	4,115	271,809	1,752,321	1,697,385	3,449,706	20,972
1897	1,629,192	1,482,951	215,785	11,378	....	....	3,533	297,898	1,848,510	1,792,227	3,640,737	21,466
1898	1,704,661	1,609,255	215,393	4,927	499	518	6,805	255,927	1,927,358	1,870,627	3,797,985	21,509
1899	1,865,643	1,774,789	242,817	32,436	925	3,691	42,290	345,980	2,151,675	2,156,896	4,308,571	23,579
1900	1,767,293	1,681,340	265,926	14,922	2,909	64	38,015	358,781	2,074,143	2,055,107	4,129,250	21,755
1901	1,615,952	1,587,221	279,007	82,541	3,300	2,908	97,332	312,003	1,995,591	1,984,673	3,980,264	20,860
1902	1,914,167	1,840,787	241,356	97,492	1,874	2,164	101,335	286,520	2,258,732	2,226,963	4,485,695	22,198
1903	2,061,258	2,088,969	340,383	143,614	7,018	3,082	188,896	379,612	2,597,555	2,615,277	5,212,832	23,767
1904	1,838,260	1,907,886	299,245	159,740	5,175	4,223	237,910	319,661	2,380,590	2,391,510	4,772,100	21,851
1905	2,059,097	2,031,766	312,773	188,138	11,820	3,191	262,401	322,005	2,646,091	2,545,100	5,191,191	23,726
1906	2,271,776	2,264,476	292,705	155,595	24,420	5,506	202,276	309,567	2,791,177	2,735,144	5,526,321	25,498
1907	2,561,948	2,661,317	337,822	129,246	9,153	7,331	238,172	383,922	3,147,095	3,181,685	6,328,911	28,833
1908	2,726,776	2,748,139	318,327	227,315	5,057	7,844	348,944	398,387	3,399,104	3,381,685	6,780,789	29,040
1909	3,335,187	2,992,403	300,320	217,989	82,591	111,236	257,945	513,907	3,976,043	3,835,535	7,811,578	22,507
1910	3,891,613	3,504,463	315,656	122,688	95,151	89,618	287,555	627,046	4,597,975	4,343,815	8,931,790	25,337
1911	3,997,073	3,646,516	333,500	176,690	8,499	2,332	393,012	614,570	4,732,084	4,440,108	9,172,192	25,585
1912	4,457,303	4,168,304	617,407	21,176	9,907	1,053	180,735	781,450	5,265,352	4,971,983	10,237,335	27,371
1913	4,964,635	4,827,587	898,249	67,031	3,531	5,231	348,477	963,300	6,214,892	5,863,149	12,078,041	28,654
1914	4,891,369	4,976,317	764,317	124,505	4,687	2,109	385,433	902,119	6,045,806	6,005,050	12,050,856	26,125
1915	3,809,004	3,662,531	730,617	213,887	11,508	7,232	166,428	797,000	4,717,557	4,680,650	9,398,207	21,575

STATISTIQUES GÉNÉRALES.

Les tableaux suivants procureront de plus amples renseignements concernant les opérations des canaux du Canada:—

Etat de tout le fret passé par les canaux pour les années qui suivent.

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée et descente.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnse.			
1887	336,648	1,154,424	138,692	202,563	151,805	192,528	86,374	457,482	713,519	2,006,997	2,720,516
1888	355,165	1,146,260	138,127	174,239	214,407	223,429	81,611	428,357	789,310	1,972,287	2,761,597
1889	384,777	1,156,306	122,295	198,497	267,224	300,193	81,243	603,311	855,529	2,258,367	3,113,896
1890	369,593	1,137,011	144,368	133,188	216,813	320,324	58,709	533,021	789,505	2,123,542	2,913,047
1891	370,120	1,155,247	103,814	123,193	248,188	307,958	50,747	543,259	772,869	2,129,657	2,902 526
1892	327,560	1,322,137	173,538	135,787	241,034	302,983	47,396	481,301	789,528	2,242,208	3,031,736
1893	351,706	1,344,822	214,076	141,602	247,329	385,769	54,912	806,773	868,023	2,678,966	3,546,989
1894	299,155	1,140,606	204,175	89,614	231,172	363,107	46,020	568,866	780,522	2,162,193	2,942,715
1895	264,824	1,070,046	286,191	91,177	362,637	608,778	62,285	590,140	975,937	2,360,141	*3,336,078
1896	293,353	1,619,668	259,659	100,519	1,197,245	3,536,054	117,535	867,040	1,867,792	6,123,281	7,991,073
1897	275,587	1,713,274	268,700	187,960	669,142	4,369,314	108,787	968,203	1,322,216	7,238,751	8,560,967
1898	263,989	1,819,887	187,253	98,967	829,508	2,425,121	81,615	912,135	1,362,365	5,256,110	6,618,475
1899	296,208	1,833,412	266,364	115,133	732,030	2,129,988	125,678	727,111	1,420,280	4,805,644	6,225,924
1900	312,201	1,632,915	270,033	81,714	568,197	1,339,915	105,155	703,563	1,255,586	3,758,107	5,013,693
1901	340,805	1,686,094	268,449	201,231	507,204	1,801,696	177,715	682,065	1,294,173	4,371,086	5,665,259
1902	529,085	2,064,480	308,212	342,484	515,828	3,000,636	190,243	562,229	1,543,368	5,969,829	7,513,197
1903	648,150	2,391,366	430,174	408,500	863,337	3,130,816	373,456	958,018	2,315,117	6,888,700	9,203,817
1904	606,737	2,047,499	511,887	276,578	699,784	2,778,903	483,795	851,053	2,302,203	5,954,033	8,256,236
1905	736,976	2,252,514	549,365	347,089	607,228	3,183,895	577,528	1,137,146	2,451,097	6,920,647	9,371,744
1906	1,238,929	2,355,855	627,094	234,919	991,508	3,595,256	482,239	997,385	3,339,770	7,183,415	10,523,185
1907	1,034,733	3,162,158	891,692	226,138	1,991,959	11,060,878	819,369	1,356,712	4,737,753	15,805,886	20,543,639
1908	1,028,246	3,292,422	560,736	278,721	1,704,310	8,218,866	972,300	1,447,219	4,265,592	13,237,228	17,502,820
1909	1,608,659	3,504,849	1,060,715	607,894	1,985,522	22,385,226	1,023,829	1,544,054	5,744,349	27,976,399	33,720,748
1910	2,312,740	3,861,272	600,144	661,436	3,323,822	29,530,163	995,749	1,705,282	7,232,455	35,758,153	42,990,608
1911	2,370,516	3,910,558	572,470	995,719	2,546,677	23,458,256	2,086,777	2,089,380	7,576,440	30,453,913	38,030,353
1912	2,340,444	4,973,342	867,250	961,838	2,042,819	32,434,735	1,343,288	2,623,529	6,593,801	40,993,444	47,587,245
1913	2,212,928	6,286,637	967,712	1,478,263	2,694,527	33,630,484	1,906,947	2,876,415	7,782,114	44,271,799	52,053,913
1914	1,474,124	6,381,242	999,256	618,275	1,491,563	21,610,033	1,264,343	3,184,401	5,229,286	31,793,951	37,023,237
1915	1,073,014	4,300,658	938,860	643,331	505,574	4,848,152	344,110	2,545,104	2,861,558	12,337,245	15,198,803

*Canal du Sault Ste-Marie ouvert en août 1895.

ETAT du tonnage des navires du Canada et des Etats-Unis.

NAVIRES AMÉRICAINS.

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Nombre de voyages.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée et descente.	
1887........	16,265	17,925	38,857	56,708	143,730	140,562	52,793	98,840	251,645	315,035	566,680	3,883
1888........	14,304	26,801	42,425	50,047	177,714	156,095	49,778	114,613	284,221	347,556	631,777	3,921
1889........	21,125	26,449	55,996	50,732	253,088	206,567	56,249	160,442	386,458	444,190	830,648	4,542
1890........	10,390	16,345	38,156	36,397	248,418	234,728	39,697	97,266	336,661	384,736	721,397	3,364
1891........	10,357	29,851	70,665	27,727	283,013	238,818	31,083	146,602	395,118	442,998	838,116	3,602
1892........	12,023	29,405	88,221	22,763	280,315	229,437	37,037	172,594	417,596	454,199	871,795	3,928
1893........	10,752	34,303	214,047	33,741	351,994	282,724	50,994	307,740	627,787	658,508	1,286,295	4,585
1894........	18,528	30,201	139,720	20,830	302,562	269,788	37,406	192,992	493,216	513,811	1,012,027	4,131
1895........	8,838	24,768	139,554	17,712	262,240	216,542	32,295	185,730	441,927	444,752	886,679	4,427
1896........	11,496	19,093	195,228	21,953	357,205	292,359	40,416	290,370	604,345	623,775	1,228,120	4,650
1897........	14,666	18,367	269,430	17,618	338,938	277,345	26,341	347,698	649,375	661,028	1,310,403	4,675
1898........	12,142	9,541	133,524	32,880	308,878	305,464	32,331	336,004	586,875	683,889	1,270,764	4,264
1899........	17,217	18,044	172,897	30,002	1,605,887	1,156,503	51,902	234,336	1,846,848	1,438,885	3,285,733	6,101
1900........	13,316	17,824	157,689	30,443	1,208,725	744,276	45,741	190,971	1,425,471	983,514	2,408,985	5,502
1901........	11,587	18,706	177,169	28,124	922,464	1,044,707	54,895	224,622	1,166,115	1,316,159	2,482,274	5,634
1902........	13,622	37,871	187,826	70,641	1,756,948	1,654,672	123,257	241,602	2,081,653	2,004,786	4,086,439	6,433
1903........	14,014	24,168	265,208	65,247	1,736,187	1,689,414	106,401	335,836	2,121,810	2,114,665	4,236,475	6,695
1904........	10,122	16,890	275,721	39,993	1,464,316	1,475,085	68,081	305,697	1,818,240	1,837,665	3,655,905	6,253
1905........	19,743	19,444	364,985	81,876	2,350,494	1,701,704	1,101,536	456,459	2,836,758	2,259,483	5,096,241	7,085
1906........	34,306	15,324	356,259	78,561	2,738,623	1,928,131	115,675	418,436	3,244,863	2,440,452	5,685,315	7,319
1907........	57,349	72,018	304,591	72,048	4,730,053	5,376,060	205,769	623,941	5,463,767	6,141,067	11,604,834	9,328
1908........	54,587	32,705	442,773	124,120	2,975,624	4,142,392	218,835	536,103	3,685,819	4,835,320	8,521,139	7,489
1909........	263,592	109,407	442,176	200,202	4,178,378	10,429,614	213,750	621,903	5,098,196	11,361,126	16,459,322	9,996
1910........	119,222	50,498	429,702	305,330	5,509,417	14,488,565	299,462	576,101	6,356,803	15,420,494	21,777,297	11,462
1911........	49,778	12,643	626,897	576,313	3,348,936	12,057,484	709,084	850,487	4,734,695	13,496,927	18,231,622	10,370
1912........	50,296	15,518	763,426	470,330	5,778,534	16,011,911	614,311	931,864	7,206,567	17,429,623	24,636,190	11,785
1913........	61,301	29,788	673,382	711,603	5,657,984	15,567,499	703,212	834,019	7,095,879	17,142,909	24,238,788	10,739
1914........	39,246	31,535	563,517	373,829	3,292,736	10,259,835	268,800	806,916	4,164,299	11,472,115	15,636,414	7,742
1915........	49,138	30,310	672,094	306,502	2,934,955	2,419,998	171,696	800,408	3,827,883	3,557,218	7,385,101	6,415

TONNAGE des navires et marchandises ayant passé par le canal du Sault-Ste-Marie.

Années.	Navires du Canada.		Navires des Etats-Unis.		Nombre total.	Tonnage des navires.	Tonnage du fret.			Eclusements.	Jours d'ouverture.	Observations.
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.			Canadien.	Etats-Unis.	Total.	Nombre.	Nombre.	
1895	609	126,534	583	623,092	1,192	749,626	....	....	595,837	699	87	Canal ouvert le 9 septembre 1895.
1896	2,070	589,407	3,066	3,805,749	5,136	4,395,156	....	....	4,577,399	3,042	218	
1897	1,909	405,546	2,359	3,391,936	4,268	3,797,482	....	....	4,947,065	2,604	238	
1898	1,811	403,931	1,864	2,353,699	3,675	2,757,630	....	....	3,055,387	2,520	243	
1899	2,000	558,552	1,769	2,389,457	3,769	2,948,009	....	....	3,006,664	2,610	239	
1900	1,790	577,310	1,291	1,617,438	2,081	2,194,748	....	....	2,035,677	2,205	238	
1901	2,796	775,151	1,408	1,674,597	4,204	2,449,748	....	....	2,820,394	2,910	246	
1902	3,080	1,366,930	1,964	3,237,372	5,044	4,604,302	....	....	4,729,268	3,418	264	
1903	2,711	1,615,939	1,640	3,146,897	4,351	4,762,746	....	....	5,511,868	3,242	256	
1904	2,637	1,555,042	1,325	2,675,663	3,962	4,230,705	....	....	5,030,705	3,022	241	
1905	3,970	1,803,299	1,692	2,734,349	5,662	5,537,637	....	....	5,473,406	4,031	255	
1906	3,922	1,959,252	1,758	4,399,872	5,680	6,359,124	....	....	6,574,039	4,152	253	
1907	3,217	2,154,688	3,132	9,961,281	6,349	12,115,969	....	....	15,588,165	4,596	238	
1908	3,289	2,603,232	2,204	7,035,655	5,293	9,638,887	2,092,231	10,666,985	12,759,216	3,667	235	Provenance de la cargaison démontrée pour la première fois.
1909	2,597	2,988,936	3,734	14,850,738	6,331	17,839,674	3,366,495	24,494,750	27,861,245	5,046	240	
1910	2,744	3,173,494	5,228	20,187,704	7,972	23,361,198	2,345,619	33,050,068	36,395,687	6,110	248	
1911	2,713	3,108,880	4,068	16,252,340	6,781	19,361,220	3,177,581	27,774,128	30,951,709	6,802	236	
1912	2,643	3,296,229	5,213	22,536,015	7,856	25,832,244	4,090,362	35,579,293	39,669,655	6,200	240	
1913	3,279	3,793,434	5,006	22,181,007	8,285	25,974,441	4,954,734	37,744,590	42,699,324	6,266	246	
1914	3,011	3,473,292	2,966	13,827,870	5,977	17,301,162	3,609,747	23,989,437	27,599,184	4,712	239	
1915	3,000	3,041,003	1,331	5,443,812	4,331	8,484,815	2,561,734	5,189,223	7,750,957	4,374	248	

DÉPENSE EN CAPITAL.

L'état qui suit indique la dépense en capital pour les canaux du Canada jusqu'au 31 mars 1915. Il est entendu, cependant, que le total indiqué n'inclut pas la dépense effectuée par le gouvernement impérial pour le canal de Carillon et Grenville. Les archives relatives à cette dépense ont été détruites par l'incendie du bureau de l'artillerie, à Montréal, en 1852. Voici les détails:—

Canal.	Capital.		
	Construction.	Agrandissement	Total.
	$ c.	$ c.	$ c.
Beauharnois	1,636,690 26	....	1,636,690 26
Carillon et Grenville	63,053 64	4,119,039 32	4,182,092 96
Chambly	637,056 76	94,639 76	731,696 52
Cornwall	1,945,624 73	5,300,679 48	7,246,304 21
Culbute	382,391 46	....	382,391 46
Lachine	2,589,532 85	11,387,717 10	13,977,249 95
Lac Saint-François	....	75,906 71	75,906 71
Lac Saint-Louis	....	298,176 11	298,176 11
Murray	1,248,946 71	....	1,248,946 71
Rideau	4,084,323 37	83,130 84	4,167,454 21
Sault-Sainte-Marie	4,994,372 51	....	4,944,372 51
Soulanges	7,870,284 74	....	7,870,284 74
Sainte-Anne	134,456 51	1,035,759 12	1,170,215 63
Fleuve St-Laurent et canaux	18,442 85	3,451,470 56	3,469,913 41
Saint-Ours	121,537 65	5,690 91	127,228 56
Saint-Pierre	648,547 14	....	648,547 14
Tay	489,599 23	....	489,599 23
Trent	14,612,735 30	....	14,612,735 30
Welland	7,693,824 03	21,854,424 09	29,548,248 12
Welland, canal à navires	5,068,458 29	....	5,068,458 29
Williamsburg — Farran's-Point	....	877,090 57	
Williamsburg — Galops	....	6,121,213 70	
Williamsburg — Rapide-Plat	....	2,158,242 00	10,491,098 07
Williamsburg — Williamsburg	1,320,655 54	13,896 26	
Ecluse de Saint-André	1,533,750 57	....	1,533,750 57
Total	57,094,284 14	56,877,076 53	113,971,360 67

Le coût de l'entretien pour l'exercice 1915 s'est élevé à $1,644,176.26.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

J. L. PAYNE,
Contrôleur des statistiques.

STATISTIQUES DES CANAUX

POUR LA

SAISON DE NAVIGATION, 1915.

GRAIN DESCENDU PAR LE CANAL WELLAND.

La quantité d'orge, de maïs, d'avoine, de pois, de seigle et de blé descendue par le canal Welland, des ports à l'ouest de Port-Colborne, pendant une période de trente-quatre ans, est comme suit:—

Années.	Quantité expédiée à Montréal.	A des ports d'Ontario.	Quantité expédiée des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1882	180,694	....	63,881
1883	186,814	10,650	121,876
1884	142,194	12,153	104,537
1885	96,569	11,909	117,346
1886	203,940	9,881	151,551
1887	185,034	11,838	134,868
1888	160,358	25,599	169,664
1889	267,769	19,075	213,766
1890	288,513	15,899	245,932
1891	295,509	6,805	202,710
1892	261,954	8,942	201,540
1893	501,806	25,555	222,958
1894	273,651	16,699	203,979
1895	231,491	32,096	133,823
1896	461,049	73,386	160,372
1897	*560,254	53,257	157,756
1898	519,532	31,279	144,612
1899	332,746	40,197	68,011
1900	244,661	17,525	84,589
1901	151,566	13,732	83,370
1902	208,215	22,787	81,164
1903	251,936	29,062	111,828
1904	198,246	23,711	102,523
1905	341,431	42,061	129,270
1906	304,935	33,351	176,119
1907	635,573	42,032	163,295
1908	756,141	38,142	135,172
1909	652,742	40,238	129,587
1910	789,661	63,657	*115,457
1911	836,924	51,560	121,655
1912	961,855	47,866	177,195
1913	1,265,368	63,806	122,069
1914	1,836,456	90,910	70,186
1915	1,120,027	33,200	109,810

Pendant la dernière période décennale, la quantité de produits agricoles ci-dessus, descendue par le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent jusqu'à

Montréal, a augmenté de 304,935 tonnes en 1906, à 1,120,027 en 1915, et la quantité descendue par le canal Welland de ports des Etats-Unis, à destination des Etats-Unis, de 176,119 tonnes, n'a été que de 109,810 pour la même période.

La quantité d'orge, de sarrasin, de maïs, d'avoine, de pois, de seigle et de blé, arrivée à Montréal par voie des chemins de fer Grand-Tronc et Pacifique-Canadien, pendant une période de 15 années, se décompose comme suit:

Années.	Tonnes.
1901	227,700
1902	263,861
1903	253,959
1904	154,625
1905	148,377
1906	386,963
1907	383,735
1908	285,262
1909	426,163
1910	280,705
1911	241,134
1912	462,444
1913	268,388
1914	689,969
1915	558,043

La quantité des mêmes articles qui ont fait l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pour la même période, a été répartie comme suit:

Années.	Tonnes.
1901	203,316
1902	242,225
1903	400,057
1904	220,076
1905	375,630
1906	449,673
1907	684,697
1908	776,374
1909	652,742
1910	789,661
1911	836,924
1912	964,187
1913	1,265,376
1914	1,836,456
1915	1,120,027

Les expéditions comparatives de grain par la route du Saint-Laurent, ainsi que par voie ferrée, sont comme suit:

QUANTITÉ DE GRAIN EXPÉDIÉE AUX PORTS OCÉANIQUES PAR DES ROUTES RIVALES.

La quantité de grain et de pois qui a fait l'entier parcours des canaux du Saint-Laurent, à destination de Montréal, se décompose comme suit:

	Tonnes.
Pour 1914	1,836,456
1915	1,120,027
Montrant une diminution de	716,429

La quantité de grain et de pois transportée à Montréal par voie du Pacifique-Canadien et du Grand-Tronc est comme suit:—

Pour 1914	689,969
" 1915	558,043
Montrant une diminution de	132,926

La quantité de grain descendue sur le canal Welland dans des navires canadiens et américains, à destination de Kingston et de Prescott, pendant quinze années, est représentée comme suit:

Dans les navires canadiens il y a eu en

—	Tonnes.
1901, 112 cargaisons, d'une quantité totale de	132,558
1902, 131 " "	175,514
1903, 170 " "	218,840
1904, 115 " "	174,121
1905, 167 " "	239,418
1906, 205 " "	344,605
1907, 255 " "	427,813
1908, 355 " "	598,941
1909, 308 " "	550,276
1910, 383 " "	679,358
1911, 421 " "	728,223
1912, 504 " "	796,858
1913, 687 " "	1,128,324
1914, 911 " "	1,004,236
1915, 693 " "	992,252

Dans les navires américains, il y a eu en

—	Tonnes.
1901, 135 cargaisons, d'une quantité totale de	123,229
1902, 135 " "	136,652
1903, 219 " "	273,986
1904, 118 " "	150,359
1905, 235 " "	273,344
1906, 178 " "	269,800
1907, 263 " "	413,087
1908, 271 " "	330,514
1909, 174 " "	272,291
1910, 182 " "	295,714
1911, 173 " "	281,916
1912, 154 " "	330,058
1913, 253 " "	322,919
1914, 178 " "	219,462
1915, 157 " "	270,785

Cent soixante-deux navires canadiens et 49 américains ont transporté des cargaisons intactes de 343,733 tonnes à Montréal en 1908; 87 navires canadiens et 9 américains de 135,582 tonnes en 1907; 74 navires canadiens et 10 américains de 108,734 tonnes en 1906; 96 navires canadiens et 18 américains de 180,206 tonnes en 1905; 56 navires canadiens et 16 américains de 116,095 tonnes en 1904; 56 navires canadiens et 18 américains de 99,582 tonnes en 1903; 19 navires canadiens et 17 américains de 34,804 tonnes en 1902; 23 canadiens et 2 américains de 17,303 tonnes en 1901; 15 de 7,924 tonnes en 1900; 2 de 558 tonnes en 1899; 7 de 2,426 tonnes en 1898; 7 de 2,324 tonnes en 1897; 3 de 1,176 tonnes en 1896; 4 de 1,344 tonnes en 1905; deux cargaisons de 810 tonnes en 1894; aucune en 1893; 2 en 1892 de 934 tonnes; et 3 en 1891 de 1,441 tonnes. Trois navires ont

rompu charge en 1901; 9 en 1900; 11 en 1899; 25 en 1898; 11 en 1897; 16 en 1896; 6 en 1895; 19 en 1894; 34 en 1893; 25 en 1892; et 44 en 1891; 222 navires ont déchargé leur cargaison totale à Kingston en 1901; 540 en 1900; 316 en 1899; 473 en 1898; 359 en 1897; 335 en 1896; 169 en 1895; 188 en 1894; 369 en 1893; 220 en 1892; et 293 en 1891.

La quantité de grain transbordée à Port-Colborne en 1909 et pendant les quatre années précédentes a été comme suit:

Articles.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
Blé	679,840	1,009,474	1,428,300	1,106,244	2,686,963
Maïs	104,027	110,629	112,036	....	....
Seigle	....	....	....	....	....
Avoine	....	29,118	30,824	23,945	....
Orge	....	2,103	....	56,544	22,216
Graine de lin	....	....	30,040	49,628	8,202

CANAL WELLAND.

La quantité totale de fret qui est passée par le canal Welland pendant la saison de 1915 a été de 3,061,012 tonnes; sur cette quantité, 219,953 étaient du fret intermédiaire ou local.

Il y a eu 2,304,552 tonnes de fret à destination de l'est et 756,460 à destination de l'ouest.

Fret d'entier parcours à destination de l'est et de l'ouest.

La quantité totale de fret d'entier parcours qui est passée sur tout le parcours du canal Welland pendant la saison de 1905 a été de 2,841,059 tonnes.

Sur cette quantité, 2,155,304 tonnes étaient à destination de l'est et 685,755 à destination de l'ouest.

En ce qui concerne le fret d'entier parcours à destination de l'est, les navires canadiens ont transporté 1,656,390 tonnes et les navires américains 498,914 tonnes; et sur le fret d'entier parcours à destination de l'ouest, les navires canadiens ont transporté 259,625 tonnes et les navires américains 426,130 tonnes soit un total de 1,916,015 tonnes pour les navires canadiens et 925,044 pour les navires américains.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

La quantité totale de fret passée par ces canaux en 1915 s'est élevée à 3,409,467 tonnes; sur cette quantité, 2,584,930 tonnes étaient à destination de l'est et 824,537 à destination de l'ouest.

Fret d'entier parcours à destination de l'est et de l'ouest.

La quantité totale de fret d'entier parcours s'est chiffrée par 2,865,062 tonnes; sur cette quantité, 2,297,261 tonnes étaient à destination de l'est et 567,801 tonnes à destination de l'ouest.

Fret intermédiaire.

Sur la quantité totale de fret intermédiaire ou local, 287,669 tonnes étaient à destination de l'est et 256,736 à destination de l'ouest.

TRAFIC D'ENTIER PARCOURS ENTRE MONTRÉAL ET LES PORTS DES LACS ÉRIÉ, MICHICAN, ETC.

La quantité totale de fret d'entier parcours passée vers l'est du lac Erié et vers l'ouest de Montréal, par les canaux Welland et du Saint-Laurent, pendant quinze années, a été comme suit:

Années.	A l'est jusqu'à Montréal.	A l'ouest à partir de Montréal.
1901	184,420	13,714
1902	250,475	25,289
1903	390,786	100,699
1904	278,328	71,512
1905	448,704	72,482
1906	554,231	96,791
1907	789,167	1,281
1908	864,926	3,472
1909	925,005	191,510
1910	1,170,139	172,360
1911	1,293,638	233,335
1912	1,559,963	236,979
1913	1,710,219	333,592
1914	2,052,900	360,645
1915	1,813,998	289,215

FRET D'ENTIER PARCOURS DE PORTS DES ÉTATS-UNIS À DES PORTS DES ÉTATS-UNIS.

La quantité totale de fret d'entier parcours à destination de l'est et de l'ouest par le canal Welland, provenant des ports des Etats-Unis et à destination de ports des Etats-Unis, pendant une période de quinze années, a été comme suit:

Années.	A l'est.	A l'ouest.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1901	190,476	83,543	274,019
1902	224,110	44,919	269,029
1903	221,074	149,151	370,225
1904	165,337	87,144	252,481
1905	190,547	112,549	303,096
1906	237,226	84,205	321,431
1907	218,997	177,660	396,657
1908	209,518	239,136	448,654
1909	196,838	248,581	445,419
1910	197,301	288,198	485,499
1911	175,752	309,603	485,355
1912	180,319	235,437	415,756
1913	204,597	320,736	525,333
1914	170,624	338,455	509,079
1915	156,167	329,449	485,616

La quantité totale de fret transportée sur le canal Welland, provenant des ports des Etats-Unis et allant à des ports des Etats-Unis, accuse une diminution de 23,463 tonnes, comparée à l'année précédente, et une augmentation de 217,597 tonnes, comparée à 1901.

L'état suivant fait voir le nombre total des navires et la quantité totale de fret qui sont passés par le canal Welland, ainsi que la quantité passée entre les ports des Etats-Unis, depuis 1867 jusqu'à 1915 inclusivement.

Exercice.	Nombre total de voyages.	Quantité totale transportée par le canal Welland.	Quantité passée entre des ports des Etats-Unis.
	Nombre.	Tonnes.	Tonnes.
1867	5,405	933,260	458,386
1868	6,157	1,161,821	641,711
1869	6,069	1,231,903	688,700
1870	7,356	1,311,956	747,567
1871	7,729	1,478,122	772,756
Saison de navigation.			
1872	6,063	1,333,104	606,627
1873	6,425	1,506,484	656,208
1874	5,814	1,389,173	748,557
1875	4,242	1,038,050	477,809
1876	4,789	1,099,810	488,815
1877	5,129	1,175,398	493,841
1878	4,429	968,758	373,738
1879	3,960	865,664	284,043
1880	4,104	819,934	179,605
1881	3,332	686,506	194,173
1882	3,334	790,643	282,806
1883	3,267	1,005,156	432,611
1884	3,138	837,811	407,079
1885	2,738	784,928	384,509
1886	3,589	980,135	464,478
1887	2,785	777,918	340,501
1888	2,647	878,800	434,753
1889	2,975	1,085,273	563,584
1890	2,883	1,016,165	233,957
1891	2,594	975,013	553,800
1892	2,615	955,554	541,065
1893	2,843	1,294,823	631,667
1894	2,412	1,008,221	592,267
1895	2,222	869,595	469,779
1896	2,766	1,279,987	653,213
1897	2,725	1,274,292	564,694
1898	2,384	1,140,077	487,539
1899	2,202	789,770	360,529
1900	2,399	719,360	318,529
1901	1,547	620,209	274,019
1902	1,568	665,387	269,029
1903	1,787	1,002,919	370,225
1904	1,433	811,371	252,481
1905	1,595	1,092,050	305,096
1906	1,536	1,201,967	321,431
1907	1,982	1,614,132	396,743
1908	2,351	1,703,453	448,654
1909	2,433	2,025,951	445,419
1910	2,544	2,326,290	487,499
1911	2,480	2,537,629	485,355
1912	2,905	2,851,915	415,756
1913	3,229	3,570,714	525,333
1914	3,692	3,860,969	509,079
1915	2,922	3,061,012	485,616

La quantité totale de fret qui est passée par les différentes divisions du réseau des canaux canadiens, pendant la saison de 1915, est comme suit:

—	Bétail.	Produits forestiers.	Objets fabriqués.	Produits miniers.	Produits agricoles.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Sault-Ste-Marie	655	89,218	441,293	4,564,002	2,655,789	7,750,957
Welland	1	308,660	320,442	1,125,106	1,306,803	3,061,012
St-Laurent	4,685	601,255	276,713	1,322,291	1,204,523	3,409,467
Chambly	784	280,117	21,605	169,038	7,163	478,707
Saint-Pierre	10	179	322	2,003	381	2,895
Murray	271	....	6,523	23,781	153	30,728
Ottawa	2,889	155,669	16,089	93,521	4,202	272,370
Rideau	1,690	10,211	10,186	97,173	1,521	120,781
Trent	299	44,575	2,751	289	1,990	49,904
Saint-André	5	4,894	187	16,896	....	21,982

La quantité totale transportée sur le canal Welland s'est élevée à 3,061,012 tonnes, dont 1,306,803 se composaient de produits agricoles.

Sur les canaux du Saint-Laurent, la quantité totale de fret transportée a été de 3,409,467 tonnes, dont 1,204,523 se composaient de produits agricoles et 276,713 tonnes étaient des objets fabriqués.

Sur les canaux de l'Ottawa, la quantité totale de fret transportée s'est chiffrée par 272,370 tonnes, dont 155,669 se composaient de produits forestiers.

Le canal des Etats-Unis a été ouvert à la navigation pendant les saisons de

1889	234 jours.	1902	256 jours.
1890	228 "	1903	249 "
1891	225 "	1904	223 "
1892	233 "	1905	245 "
1893	219 "	1906	249 "
1894	234 "	1907	233 "
1895	231 "	1908	231 "
1896	232 "	1909	236 "
1897	234 "	1910	224 "
1898	241 "	1911	237 "
1899	231 "	1912	237 "
1900	238 "	1913	245 "
1901	230 "	1914	242 "
		1915	248 "

Le canal canadien a été ouvert à la navigation pendant les saisons de

1895	87 jours.	1905	255 jours.
1896	218 "	1906	253 "
1897	238 "	1907	238 "
1898	243 "	1908	235 "
1899	239 "	1909	240 "
1900	238 "	1910	248 "
1901	246 "	1911	236 "
1902	264 "	1912	240 "
1903	256 "	1913	246 "
1904	241 "	1914	239 "
		1915	248 "

Le nombre moyen des navires passés chaque jour par les deux canaux, pendant la saison de 1915, a été de quatre-vingt-six.

ETAT COMPARATIF du trafic passé par les canaux américains des chutes Sainte-Marie et par le canal canadien du Sault-Sainte-Marie, pour les saisons de 1914 et 1915.

		Trafic de 1915.		Total du trafic pour la		Augmentation.	Diminution.
		Canal des Etats-Unis.	Canal canadien	Saison de 1915.	Saison de 1914.	Montant.	Montant.
Navires	passages	16,910	4,374	21,284	18,616	2,668	....
Eclusements	nombre	10,312	3,496	13,808	13,502	306	....
Tonnage, enregistré	tonnes nettes	47,918,847	8,484,815	56,403,662	41,991,543	14,412,119	....
Tonnage, fret	"	63,548,993	7,750,957	71,299,950	55,370,651	15,929,299	....
Passagers	nombre	25,378	25,047	50,425	60,418	....	9,993
Houille anthracite	tonnes nettes	1,972,597	54,127	2,026,724	2,248,628	....	221,904
Houille bitumineuse	"	10,910,080	426,054	11,336,134	12,236,693	....	900,559
Farine	barils	5,716,109	2,754,040	8,470,149	9,717,353	....	1,247,204
Blé	boisseaux	192,053,141	63,428,467	255,481,608	150,257,781	105,223,827	....
Grain, excepté le blé	"	39,864,401	24,911,588	64,775,989	68,209,544	....	3,433,555
Fer ouvré, en gueuse	tonnes nettes	182,141	109,648	291,789	112,660	179,129	....
Sel	barils	653,256	50,890	704,146	778,301	....	74,255
Cuivre	tonnes nettes	136,105	20,331	156,436	91,764	64,672	....
Minerai de fer	"	41,163,254	4,046,705	45,219,959	31,430,691	13,789,268	....
Bois de service		410,535,000	27,621,000	438,156,000	459,615,200	....	21,459,200
Minerai d'argent	tonnes nettes	....	....	....	....	....	....
Pierre de construction	"	....	....	....	....	....	....
Fret non classé	"	1,175,677	385,346	1,561,023	1,259,386	301,637	....

C—TABLEAU indiquant le tonnage des articles ci-dessous mentionnés transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des États-Unis pendant une série de quarante-cinq années terminées le 31 décembre 1915.

Années.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	*Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sucre et sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869	30,681	211,085	91,149	2,942	....	667	1,006	337,530	68,064	14,334	89,086	28,566	35,912	235,962
1872	10,482	124,695	89,761	1,391	7,400	....	608	234,337	24,040	13,239	49,843	95,741	59,401	224,264
1873	10,805	127,727	101,329	1,920	1,188	3	392	243,366	4,659	13,826	40,507	170,242	62,942	292,176
1874	8,230	229,053	125,627	....	5,948	....	5,368	374,226	5,742	8,941	22,888	203,673	19,651	260,895
1875	1,881	113,832	54,188	2,641	2,946	500	1,920	177,908	14	4,123	12,931	192,767	34,616	244,451
1876	5,187	96,247	58,138	....	1,905	525	403	162,405	....	5,531	29,395	167,110	25,808	227,844
1877	3,342	107,396	65,260	1,603	2,314	258	413	180,586	8,976	8,688	8,336	172,868	41,107	239,975
1878	1,316	65,542	60,026	859	277	....	341	128,361	....	10,713	3,892	150,583	13,535	178,723
1879	159	53,791	33,401	....	464	....	11	87,826	2,405	3,648	6,318	118,573	17,797	148,741
1880	....	30,611	16,122	1,551	296	....	....	48,580	4,743	3,515	371	65,945	18,380	92,954
1881	....	34,320	30,031	924	....	....	10	65,285	1,313	5,570	....	83,858	6,464	97,205
1882	107	30,227	32,433	537	....	684	14	64,002	....	4,076	....	158,552	14,533	177,161
1883	2,041	54,382	66,128	735	731	....	8,579	132,496	1,209	6,901	8	196,462	24,891	229,471
1884	1,715	40,956	53,707	....	9,874	....	8,170	114,422	698	599	....	210,790	15,100	227,187
1885	124	53,235	63,229	732	882	....	1	118,203	....	1,594	....	198,416	15,029	215,039
1886	7,591	53,258	94,048	....	4,799	....	13,201	172,888	156	5,328	1	189,964	11,364	206,813
1887	11,780	37,678	83,431	1,732	12,050	....	10,859	157,530	15	4,406	....	82,780	627	87,828
1888	8,563	39,999	102,974	2	26,510	179	11,598	189,825	63	1,601	56	173,259	2,309	177,288
1889	5,017	39,229	147,045	....	27,492	....	17,225	236,208	....	1,587	896	227,476	1,204	231,163
1890	9,204	31,527	180,842	6,519	27,030	....	20,497	275,619	....	504	208	162,231	1,620	164,563
1891	6,802	32,097	127,494	8,113	52,823	....	26,115	253,444	....	292	705	186,572	1,773	189,342
1892	11,018	26,950	131,222	6,433	36,935	....	31,992	244,550	....	576	2	183,895	....	184,473
1893	6,588	28,187	198,777	16,751	23,870	864	36,352	311,389	....	344	....	206,827	....	207,171
1894	17,795	53,846	105,329	28,095	27,621	....	60,462	198,358	....	297	....	188,521	....	188,818
1895	10,169	27,881	100,512	7,904	17,020	....	46,316	209,802	181	246	....	149,490	....	149,917
1896	16,224	34,878	175,094	11,128	16,137	490	46,456	300,407	....	146	....	207,348	....	207,494
1897	7,237	28,919	169,057	14,173	14,969	....	41,887	276,242	965	15	....	165,143	....	166,123
1898	4,212	11,268	150,667	6,909	12,732	1,197	22,671	209,656	770	339	4	156,814	....	157,927
1899	6,118	12,926	81,777	2,424	19,526	923	18,198	141,892	351	1,646	553	88,931	....	91,481
1900	7,966	18,771	60,545	2,402	39,706	2,149	14'248	145,787	....	953	....	46,024	....	46,977
1901	7,165	23,557	55,531	7,119	26,344	....	14,016	143,732	83	80	105	46,702	....	46,970
1902	13,785	32,639	66,111	7,418	10,006	....	12,675	142,634	....	214	....	12,911	....	13,125

*Pommes, farine de toute espèce, pois, pommes de terre.

C—TABLEAU indiquant le tonnage des articles ci-dessous mentionnés transportés sur le canal Welland en transit entre des ports des Etats-Unis pendant une série de quarante-cinq années terminées le 31 décembre 1915—*Fin.*

Années.	Céréales.								Marchandises lourdes.					
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	*Autres articles.	Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sucre et sel.	Houille.	Minerais.	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1903	6,082	15,439	108,917	11,433	6,112	4,175	13,568	165,725	459	....	....	113,072	....	113,535
1904	8,556	14,269	60,964	16,621	16,497	....	13,079	129,986	....	....	....	63,882	....	63,882
1905	24,054	15,483	93,622	9,197	10,892	....	9,682	162,930	....	1	....	73,464	....	73,465
1906	15,215	13,410	135,410	9,266	11,323	....	10,678	195,132	....	169	....	33,523	....	33,692
1907	18,898	21,892	124,474	2,812	4,741	2	22,001	194,820	....	30	....	110,347	4,050	114,420
1908	17,694	24,651	99,830	7,418	2,070	2	21,393	172,788	....	....	....	158,351	1,400	159,751
1909	15,452	17,940	100,967	4,224	....	....	22,683	161,266	....	5	....	131,131	1,531	132,667
1910	11,859	10,717	126,938	3,840	....	....	8,751	161,925	....	....	....	201,893	....	201,893
1911	2,852	4,950	116,705	....	....	....	7,565	132,072	....	1,863	26,303	223,942	4,483	256,491
1912	9,878	15,911	91,254	2,160	1,400	....	12,714	133,317	....	300	11,078	166,419	4,979	182,776
1913	11,967	20,258	114,662	....	7,407	....	8,685	162,979	....	505	18,387	237,230	5,202	261,324
1914	8,580	32,657	85,700	....	5,210	....	10,278	142,425	....	....	25,258	236,976	6,341	268,575
1915	4,124	22,310	89,269	690	457	....	5,152	122,022	....	....	15,705	235,929	17,972	269,606

*Pommes, farine de toute espèce, pois, pommes de terre.

A—Tableau indiquant le tonnage total des articles ci-dessous mentionnés quarante-cinq années terminées

Années.	Céréales.						
	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869*	45,674	313,825	120,599	20,951	....	904	1,937
1872	26,651	239,998	254,902	6,035	7,752	64	2,745
1873	30,665	355,847	180,169	8,225	1,194	3	3,777
1874	24,019	413,212	181,151	18,871	5,954	513	8,677
1875	13,964	253,835	103,749	35,751	3,383	917	6,337
1876	15,778	201,906	144,501	18,455	24,496	1,454	3,198
1877	13,558	253,953	169,196	19,870	2,810	2,439	2,355
1878	9,121	191,982	185,931	10,979	3,088	....	2,302
1879	10,710	274,570	144,506	4,655	1,239	440	2,444
1880	12,679	242,020	163,738	17,772	477	1,016	1,480
1881	9,959	127,832	101,075	24,509	....	1,844	2,086
1882	12,261	215,056	54,799	20,126	611	3,226	403
1883	13,471	152,794	182,269	10,436	731	1,642	10,983
1884	13,683	144,851	118,811	7,155	10,746	1,320	9,168
1885	13,334	124,206	117,536	15,801	1,116	....	1,912
1886	19,474	154,169	219,442	1,595	4,911	564	14,657
1887	23,949	221,927	114,938	9,574	12,050	....	12,533
1888	16,983	160,963	194,886	5,906	26,629	811	13,608
1889	7,931	126,664	353,595	4,272	28,356	2,673	18,552
1890	14,461	118,002	327,394	10,830	27,728	1,549	20,876
1891	13,517	198,658	185,180	8,113	52,959	64,888	28,042
1892	17,046	232,019	192,548	6,433	37,173	9,392	32,815
1893	15,235	258,392	441,092	18,599	31,283	3,671	36,981
1894	33,628	270,993	169,233	28,353	27,962	567	60,673
1895	44,044	203,088	164,894	8,689	18,236	1,007	46,463
1896	42,425	320,563	320,444	11,368	28,178	9,405	56,591
1897	9,065	324,743	390,615	14,173	25,161	8,483	44,674
1898	5,578	207,647	437,861	12,286	17,502	16,127	23,182
1899	11,625	197,732	204,004	2,907	24,037	923	18,460
1900	10,968	137,800	163,509	4,035	41,055	3,538	14,815
1901	18,978	151,586	67,756	7,119	28,485	2,961	14,024
1902	22,282	225,171	67,647	7,418	11,232	4,079	12,963
1903	25,998	259,031	210,758	14,656	7,911	4,904	13,994
1904	35,049	165,138	116,444	27,171	16,582	....	13,183
1905	38,512	254,458	180,921	55,432	36,072	1,711	9,883
1906	18,294	326,798	211,805	31,446	49,306	1,784	10,739
1907	22,739	488,565	271,693	13,240	73,369	2,270	22,683
1908	23,209	732,131	127,402	31,172	33,423	6,667	21,668
1909	38,763	590,196	140,902	23,151	75,135	33	30,221
1910	41,152	587,493	229,980	21,575	136,233	....	18,149
1911	57,061	562,282	273,932	15,029	163,333	112	11,360
1912	45,807	795,989	121,333	25,241	185,546	714	14,626
1913	45,710	1,005,362	144,354	96,889	199,794	6,867	10,640
1914	87,701	1,599,909	112,133	89,622	225,668	10,220	10,318
1915	15,117	955,181	121,086	26,231	169,046	....	5,999

* Exercice. † Pommes, farine de toute espèce, pommes de terre.

transportés en amont et en aval sur le canal Welland pendant une période de le 31 décembre 1915.

Total.	Fer pour ch. de fer.	Autre fer.	Sucre et sel.	Fer et sel ayant payé pleins péages sur can. du St-Laurent.	Houille.	Minerais.	Total.
Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
503,860	46,806	16,924	91,575	37,153	103,126	58,781	275,623
538,147	26,217	17,141	50,540	44,243	186,932	98,605	3,678
579,880	6,923	20,754	40,850	17,157	339,016	118,685	43,387
647,397	6,032	12,068	23,309	9,579	323,503	56,825	431,316
417,936	1,517	7,588	13,509	9,962	321,306	43,683	397,565
409,788	51	7,997	30,300	20,327	288,211	81,654	378,540
464,181	9,630	9,696	9,173	3,983	323,869	42,758	399,109
403,403	10	11,518	3,980	12,686	295,318	15,229	338,741
438,564	2,782	5,797	7,174	17,796	192,957	19,164	245,670
442,182	5,360	4,812	413	22,273	109,986	34,395	176,983
269,395	4,585	7,013	10	30,682	128,113	18,178	189,188
306,482	....	5,348	50	17,327	237,559	23,700	283,984
373,326	1,237	7,922	66	17,037	307,058	31,785	365,105
305,734	698	652	461	3,242	274,471	53,205	332,729
273,905	78	2,055	597	14,243	248,272	26,728	291,973
414,812	166	6,123	48	12,324	271,356	27,447	317,464
394,971	1,351	5,636	....	6,715	145,193	13,866	172,761
419,786	93	3,220	316	13,617	223,871	16,872	257,989
542,043	47	2,479	1,254	20,269	268,305	2,435	294,789
519,291	....	753	1,027	28,047	202,384	8,138	240,249
367,177	127	1,610	2,567	7,953	224,644	3,415	240,316
527,426	163	1,567	878	3,666	211,616	355	218,245
805,253	6	2,075	374	8,139	233,096	....	243,690
591,409	....	3,072	159	977	203,608	....	207,816
486,421	185	6,245	54	2,819	158,866	1,140	169,309
788,974	1,192	6,332	82	3,264	223,445	1,158	235,473
816,914	7,206	17,012	227	590	176,226	....	201,261
720,183	1,444	11,722	799	734	162,336	13,433	190,468
459,688	567	6,361	1,282	1,318	97,732	26,125	133,385
375,720	....	8,190	533	4,800	47,392	58,400	119,315
290,909	83	6,094	327	8,773	49,480	99,487	164,244
350,792	64	7,488	....	15,201	64,014	22,480	109,247
537,252	488	5,407	2,554	45,846	147,884	18,323	220,502
373,568	11,381	9,957	1,093	4,164	113,525	39,683	179,803
576,989	2,651	10,912	226	4,221	172,642	22,381	213,033
650,172	3,747	8,493	100	16,204	147,587	5,862	181,993
894,559	961	4,923	246	18,761	267,212	25,040	317,143
975,672	....	35,726	429	....	316,921	18,004	371,080
898,401	....	87,025	....	....	377,681	33,301	498,007
1,034,582	....	57,581	....	....	577,491	34,311	669,383
1,083,109	....	126,956	35,888	....	619,682	37,480	820,006
1,189,256	....	139,991	21,630	....	709,696	82,376	953,693
1,509,616	....	96,245	28,396	....	945,790	78,776	1,149,207
2,135,571	....	34,037	35,060	....	949,306	14,151	1,032,554
1,292,660	....	46,039	30,250	....	935,824	49,339	1,061,452

B—TABLEAU indiquant le tonnage total intermédiaire et d'entier parcours des articles ci-dessous mentionnés acquittés à la descente du canal Welland, pendant une série de quarante-cinq années terminées le 31 décembre 1915.

CÉRÉALE.

Années.	Farine.	Blé.	Maïs.	Orge.	Avoine.	Seigle.	Autres articles. †	Total.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1869	44,110	310,090	119,541	3,920	....	680	1,541	479,882
1872	26,648	231,056	254,534	693	7,594	64	2,300	524,889
1873	30,660	345,720	180,042	643	1,188	3	3,557	563,813
1874	24,017	406,157	181,128	377	5,953	....	3,301	620,933
1875	13,930	248,555	103,477	813	3,383	500	4,304	374,962
1876	15,735	194,559	144,501	1,110	24,496	1,454	2,949	384,807
1877	13,588	248,894	169,185	10,216	2,810	2,405	1,833	488,931
1878	8,854	188,106	185,931	1,217	3,088	....	2,100	389,296
1879	10,588	271,545	114,276	803	1,196	....	2,387	430,795
1980	12,467	240,601	162,891	....	477	....	1,417	417,853
1881	9,655	121,393	103,075	252	....	6	1,371	235,752
1882	12,205	205,876	54,797	537	....	1,954	225	275,594
1883	13,256	146,741	182,143	975	731	518	10,971	355,335
1884	13,626	135,804	118,811	270	10,746	477	9,018	288,752
1885	13,322	114,090	117,536	618	1,116	....	1,628	248,310
1886	19,418	146,151	218,897	....	4,891	....	14,581	403,928
1887	23,940	210,755	114,938	1,711	12,050	....	12,149	375,543
1888	16,973	150,833	194,886	555	26,629	811	13,358	404,045
1889	7,922	120,498	353,595	197	28,356	1,918	18,273	530,759
1890	14,461	114,924	327,394	6,519	27,728	1,121	20,836	512,983
1891	13,517	196,326	185,177	8,113	52,959	65,071	27,895	549,058
1892	17,046	229,569	192,548	6,433	37,173	9,392	32,548	524,709
1893	15,232	257,203	441,092	18,461	31,283	3,671	36,981	803,923
1894	33,628	270,514	169,233	28,353	27,962	....	60,587	590,277
1895	43,895	202,636	164,894	8,689	18,236	....	46,435	484,785
1896	42,159	319,388	320,444	11,368	28,178	8,970	54,031	784,538
1897	9,025	322,993	390,615	14,173	25,127	8,483	44,651	815,067
1898	5,578	206,313	437,849	12,286	17,491	16,127	23,170	718,814
1899	11,625	197,732	204,004	2,424	23,541	923	18,440	458,689
1900	10,968	137,800	163,509	3,449	40,256	3,538	14,802	374,322
1901	18,937	151,325	67,757	7,119	28,281	2,961	14,021	290,400
1902	22,282	223,499	67,647	*7,418	11,223	4,079	12,912	349,060
1903	25,997	257,370	210,758	14,656	7,911	4,904	13,982	535,578
1904	35,046	164,515	116,444	27,171	16,582	....	13,157	372,915
1905	38,512	247,599	180,921	55,432	36,072	1,711	9,882	570,129
1906	18,227	326,789	111,243	31,446	49,306	1,411	10,739	549,161
1907	22,689	488,565	271,693	13,240	73,369	2,270	22,683	894,509
1908	23,187	730,751	127,402	31,172	33,423	6,667	21,668	974,270
1909	38,763	590,074	140,902	23,151	75,135	33	30,206	898,264
1910	41,152	587,493	229,980	21,575	136,233	....	18,149	1,034,582
1911	57,061	562,282	273,932	14,622	163,333	112	11,360	1,082,702
1912	45,807	795,989	121,333	25,241	185,546	714	14,626	1,189,256
1913	45,710	1,005,362	144,354	96,889	199,794	6,867	10,640	1,509,616
1914	87,701	1,599,909	112,333	89,622	225,668	10,220	10,318	2,135,571
1915	15,087	946,004	121,086	26,231	168,876	....	5,999	1,283,283

* Exercice. †Pommes, farine de toute espèce, pommes de terre.

D—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendu par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	228	157,539	55	39,375	205	187,748	42	15,918	530	400,580
1904.										
		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
Blé		116,794		33,302		14,269				164,365
Maïs		12,768		7,814		95,862				116,444
Orge		2,619		824		23,728				27,171
Avoine						16,261				16,261
Pois						3				3
Seigle		1,925		7,187		17,133				33,913
Houille		34,907				1,925		7,668		36,832
Marchandises diverses		29,567				60,548				90,115
Bardeaux, art. en bois, etc										
Bois de serv., scié....pds M.P.		15,077,382		854,811		32,754,541		9,572,655		58,259,389
Bois équarri.........pds cub.		944,508		744,000				149,000		1,837,508
Bois de chauffage......cordes						717				717
Douves.........nomb.		634,000								634,000
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	252	182,373	91	48,692	319	286,656	64	29,120	726	546,841
1905.										
		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
Blé		188,706		18,575		28,757		2,512		238,550
Maïs		6,385		6,636		163,374		4,526		180,921
Orge		6,870		1,451		47,111				55,432
Avoine		8,225		2,570		21,535		3,742		36,072
Pois						76				76
Seigle						1,171				1,711
Houille		18,756		35,324		28,330		8,678		91,088
Minerai de fer		14,358		8,023						22,381
Marchandises		29,375		7,485		74,975		3,126		114,961
Bardeaux, art. en bois, etc				2,748,941		2,325				2,325
Bois de chauffage.......cordes		2,867,147				38,290,831		12,479,689		54,589,200
Bois de serv., scié....pds M.P.		355,000		951,524						538,000
Bois équarri				183,000		900				900
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	328	238,690	121	65,355	305	310,622	43	15,758	797	631,425
1906.										
		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
Blé		250,493		34,355		35,578				320,436
Maïs		8,177				202,250		1,378		49,306
Orge		8,546		5,046		17,854				31,446
Avoine		21,900		16,083		11,323				49,306
Pois						11				11
Seigle				5		1,406				1,411
Houille		30,455		47,242		24,190		9,356		111,243
Minerai de fer		5,862								5,862
Marchandises diverses		35,383		7,009		110,263		50		152,705
Bardeaux, art. en bois, etc				37		851				904
Bois de serv., scié...pds M.P.		3,471,514		235,624		25,711,196		10,789,755		40,188,089
Bois équarri		375,000		200,000						575,000
Bois de chauffage.......cordes		110		18		1,093				1,221
Douves.........nomb.						300,000				300,000

D—Tableau indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendu par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navires canadiens.		Navires américains.		Total.
	A vapeur.	A voiles.	A vapeur.	A voiles.	Vapeurs et voiliers.
	N° 375 — Tonnage 290,509	N° 148 — Tonnage 81,070	N° 408 — Tonnage 397,616	N° 76 — Tonnage 36,921	N° 1007 — Tonnage 816,116
1907.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	294,298	50,808	130,818	4,429	480,303
Maïs	6,713	514	259,895	4,571	271,693
Orge	8,726	468	4,046	....	13,240
Avoine	49,689	16,647	7,033	....	73,369
Pois	....	....	25	....	25
Seigle	....	....	2,270	....	2,270
Houille	31,506	57,373	50,183	14,493	143,555
Minerai de fer	12,040	8,950	....	....	20,990
Marchandises diverses	21,545	9,436	5,231	6,235	42,447
Bardeaux, art. en bois, etc.	....	....	2,222	....	2,222
Bois de serv., scié..pds, M.P.	....	....	14,395,124	11,201,446	25,596,570
Bois équarri..........pds cub.	558,090	323,000	....	....	881,090
Bois de chauffage.......cordes	....	....	660	....	660
	N° 567 — Tonnage 432,623	N° 149 — Tonnage 64,034	N° 428 — Tonnage 319,030	N° 36 — Tonnage 19,866	N° 1180 — Tonnage 835,553
1908.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	505,151	39,001	183,011	3,498	730,751
Maïs	2,405	....	124,997	....	127,402
Orge	19,775	1,133	10,264	....	31,172
Avoine	30,091	643	2,689	....	33,423
Pois	....	....	40	....	40
Seigle	742	....	5,925	....	6,667
Houille	33,733	42,656	57,448	8,334	148,181
Marchandises	26,815	14,783	14,410	13,686	69,694
Bois de chauffage.......cordes	....	70	1,173	....	1,243
Bois de serv., scié..pds, M.P.	....	....	17,572,070	6,578,545	24,150,615
Bois équarri..........pds cub.	221,300	313,000	....	....	534,300
	N° 555 — Tonnage 486,406	N° 136 — Tonnage 71,034	N° 323 — Tonnage 324,576	N° 26 — Tonnage 17,317	N° 1040 — Tonnage 899,333
1909.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	415,208	34,903	133,172	....	583,283
Maïs	6,694	....	134,208	....	140,902
Orge	17,943	360	4,848	....	23,151
Avoine	70,392	4,743	....	....	75,135
Pois	....	....	63	....	63
Seigle	33	....	....	....	33
Houille	160,475	53,681	21,097	630	235,883
Marchandises	52,994	14,732	12,232	16,498	96,506
Bois de serv., scié..pds, M.P.	....	....	31,643	10,214	41,857
Bois équarri..........pds cub.	3,450	7,840	125	1,475	12,890

D—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendu par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Suite.*

Articles.	Navir s canadiens.				Navires américains.				Total.	
	A vapeur.		A voiles.		A vapeur.		A voiles.		Vapeurs et voiliers.	
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	596	599,416	142	88,963	249	285,704	14	13,563	1001	987,646
1910.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
Blé		481,624		22,200		77,040				580,864
Maïs		15,759				214,221				229,980
Orge		17,159		576		3,840				21,575
Avoine		135,743				490				136,233
Pois						123				123
Seigle										
Houille		216,679		114,671		29,646		894		361,990
Marchandises		39,149		15,231		21,818		20,466		96,664
Bois de service, scié		3,630		800		16,932				21,362
Bois équarri		1,930		5,000		800				7,730
Bardeaux						525				525
Non énuméré		74,434		1,772		24,031				100,237
Total		986,207		160,250		389,466		21,360		1,557,283
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	640	670,037	122	83,755	270	304,171	48	42,830	1080	1,100,793
1911.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
Blé		483,984		24,826		49,330				558,140
Maïs		29,978		11,368		232,586				273,932
Orge		14,382		240						14,622
Avoine		162,455		878						163,333
Pois										
Seigle		112								112
Houille		230,809		79,311		40,109		22,489		372,718
Marchandises		45,838		19,325		45,881		34,449		145,493
Bois de service, scié		300				25,361		9,020		34,681
Bois équarri		3,260		4,500		2,277				10,037
Bardeaux						60				60
Non énuméré		95,017				14,386				109,403
Total		1,066,135		140,448		409,990		65,958		1,682,513
	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.	N°	Tonnage.
	774	790,044	152	95,202	450	427,226	52	33,102	1428	1,345,574
1912.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
Blé		603,854		78,794		111,284				793,932
Maïs		536		2,181		118,616				121,333
Orge		22,022		353		2,866				25,241
Avoine		170,446		3,269		11,831				185,546
Pois						150				150
Seigle						714				714
Houille		331,536		44,212		154,653		3,800		534,201
Marchandises		48,659		17,602		47,836		32,340		146,437
Bois de service, scié						22,689		15,361		38,050
Bois équarri		9,000		8,660		1,409				19,069
Bardeaux						250				250
Non énuméré		73,387		1,186		69,367				143,940
Total		1,259,440		156,257		541,665		51,501		2,088,863

D—TABLEAU indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendu par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, etc.—*Fin*.

Articles.	Navires canadiens.		Navires américains.		Total.
	A vapeur.	A voiles.	A vapeur.	A voiles.	Vapeurs et voiliers.
N°	1043	148	375	28	1594
Tonnage.	1,081,973	104,194	386,284	18,908	1,590,459
1913.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	761,418	87,153	154,768	....	1,003,339
Maïs	1,549	....	142,805	....	144,354
Orge	82,241	2,448	12,200	....	96,889
Avoine	188,442	1,937	9,415	....	199,794
Pois	....	....	....	....	....
Seigle	3,136	....	3,731	....	6,867
Houille	498,269	59,145	107,946	1,735	667,095
Marchandises	59,375	18,701	28,825	21,008	127,909
Bois de service, scié	1,500	....	19,200	3,736	24,436
Bois équarri	4,636	4,004	1,040	....	9,680
Bardeaux	....	....	....	....	....
Non énuméré	183,957	9,059	76,613	3,550	273,179
Total	1,784,523	182,447	556,543	30,029	2,553,531
N°	1301	154	357	25	1837
Tonnage.	1,345,319	93,099	353,547	7,279	1,799,244
1914.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	1,268,410	101,833	189,666	....	1,559,909
Maïs	4,973	1,422	105,738	....	112,133
Orge	80,488	4,423	4,711	....	89,622
Avoine	210,795	3,699	10,982	....	225,476
Pois	....	....	....	....	....
Seigle	1,114	....	9,106	....	10,220
Houille	531,240	32,288	132,215	901	696,544
Marchandises	61,135	16,751	14,987	....	92,873
Bois de service, scié	450	....	17,285	1,670	19,405
Bois équarri	4,846	....	1,397	....	6,243
Bardeaux	175	....	....	....	175
Non énuméré	102,804	....	20,936	400	124,140
Total	2,266,430	160,416	507,023	2,871	2,936,740
N°	856	161	285	7	1309
Tonnage.	885,441	105,309	310,071	2,133	1,302,954
1915.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Blé	679,534	105,391	161,079	....	946,004
Maïs	14,742	1,089	105,255	....	121,086
Orge	23,878	1,663	690	....	26,231
Avoine	163,125	2,830	2,921	....	168,876
Pois	....	....	840	....	840
Seigle	....	....	....	....	....
Houille	465,649	51,975	160,162	1,490	679,276
Marchandises	97,085	18,105	37,862	....	153,052
Bois de service, scié	2,543	....	17,565	....	20,108
Bois équarri	4,650	....	1,381	....	6,031
Bardeaux	....	....	....	....	....
Non énuméré	22,972	1,159	8,499	1,170	33,800
Total	1,474,178	182,212	496,254	2,660	2,155,304

FRET D'ENTIER PARCOURS SUR LE CANAL WELLAND—RÉCAPITULATION.

CANAL WELLAND—FRET EN DESTINATION DE L'OUEST.

La quantité totale de fret d'entier parcours montée par le canal Welland sur des navires canadiens et américains, pendant la saison de navigation, en 1915, est comme suit:

Sommaire.	Tonnes.	Tonnes.
Vapeurs canadiens	257,548	
Voiliers canadiens	2,077	
Quantité totale, navires canadiens	....	259,625
Vapeurs américains	426,130	
Voiliers américains	....	
Total, navires américains	....	426,130
Grand total de la quantité de fret monté par le canal Welland sur des navires canadiens et américains	....	685,755

ÉTAT de la quantité de fret d'entier parcours monté et descendu par le canal Welland pendant la saison de navigation en 1915.

Sommaire.	Tonnes.	Tonnes.
Vapeurs canadiens, montée	257,548	
" descente	1,474,178	
Total, vapeurs canadiens	....	1,731,726
Voiliers canadiens, montée	2,077	
" descente	182,212	
Total, voiliers canadiens	....	184,289
Quantité totale, navires canadiens	....	1,916,015
Vapeurs américains, montée	426,130	
" descente	496,254	
Total, vapeurs américains	....	922,384
Voiliers américains, montée	....	
" descente	2,660	
Total, voiliers américains	....	2,660
Quantité totale, navires américains	....	925,044
Total, navires canadiens et américains	....	2,841,059
	Descente ou all. à l'est.	Montée ou descente.
Navires canadiens	1,656,390	259,625
Navires américains	498,914	426,130
Total	2,155,304	685,755

F—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'est du lac Erié, sur tout le parcours des canaux Welland et du Saint-Laurent, jusqu'à Montréal, pendant les saisons de navigation de 1903 à 1915.

Articles.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Classe 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Ciment et chaux hydr.		35					5,652	484			270		
Argile, chaux et sable			22										
Fer, chemin de fer		8,170	10										
" en gueuse									1,901		93	430	2,575
" tout autre	2,542	1,651	384	269	124	553	12,689	7,154	34,540	28,996	5,402	150	9,880
Acier		16	48										
Pierre, pour la taille													
Pommes		1			9,936								
Orge	2,206	9,697	43,607	21,196	105,984	24,318	19,143	20,000	14,853	20,572	60,854	56,784	25,108
Maïs	123,864	55,021	84,204	55,559		10,454	17,137	77,612	134,239	7,345	9,344	6,031	18,643
Graine de lin	3,643	212	15,694	80,570	49,159	27,500	19,634	6,607	11,696	15,413	117,548	4,285	10,317
Fleur de farine	16,151	24,662	14,574	9,174	3,730	5,028	21,905	27,081	44,588	38,026	34,152	60,723	10,295
Farine, toute espèce	348	57	270	60		156		10,323	3,967				
Avoine	2,438		21,404	37,164	66,941	28,081	65,624	129,900	147,180	164,581	72,733	97,361	151,075
Tourteaux oléagineux	462	7,846	9,229										
Pois	63						30		20	10			
Seigle	4,260		1,711	1,405	2,266	6,662	120			714	4,567	9,385	
Sel	132	615	168	75	143	419				931	686	100	142
Graines, toutes sortes					20								
Foin pressé													
Tabac brut													
Blé	226,746	133,528	190,505	289,611	450,446	686,626	550,775	562,149	541,174	768,633	763,851	1,184,645	925,201
Tous autres produits agricoles, légumes							5,876					308	1,500
Peaux vertes et sal., cornes et sabot		10		2									
Chevaux													
Saind. et huile de saind.			2,847	4,810									
Viandes, toutes sortes										41			
Porc						524							
Suif	3		53										
Tous autres produits agricoles, animaux		1					366						
Total, classe 3	382,858	241,522	384,727	499,895	668,749	790,321	718,951	841,310	934,158	1,045,262	1,069,500	1,420,202	1,154,736

Classe 4.													
Instruments aratoires	58	17											
Cendres	2	16											
Briques						1,548							
Faïence			93										
Meubles	3	6		6				2			36		
Verres, toutes sortes	15	3	21	11	4								
Mélasses	240		820										
Clous	19		64			3							
Huile	14,619	12,848	20,700	19,995	22,111	30,002	31,149	26,932	45,930	52,871	67,576	48,401	59,012
Peinture	5												
Poix et goudron			53		101								
Chiffons	4												
Résine	20												
Cendre de soude			72	72	15								
Sucre			2,019				173	345	1,177	3,475	898	2,812	2,728
Ferblanc		87	53										
Tabac			204										
Blanc de plomb													
Whiskey, bière et autres spiritueux	2	766	635	614	1,244	1,056	525	959	581	1,739	1,298	447	71
Marchandises non énumérées	582	713	851	466	2,294	2,126	10,418	9,224	11,254	13,601	4,270	719	3,210
Total, classe 4	15,569	14,456	25,572	21,164	25,749	34,730	42,265	37,462	58,942	71,686	74,078	52,379	65,021
Classe 5.													
Barils vides													
Cercles													
Bois de service, scié			3,957	100					300			175	775
Douves, pipes et barils		394		2,400									
Douves, des Indes occidentales et pipes													
Bois éq. sur navires		1,544	1,260	1,500	4,180								
Bois éq. en radeaux							900	1,800	1,360	5,560	3,444	12,907	4,650
Articles en bois													
Total, classe 5		1,938	5,217	4,000	4,180		900	1,800	1,660	5,560	3,444	13,082	5,425
Classe spéciale.													
Houille			29,351	29,172	70,489	42,075	175,115	289,567	298,873	424,988	563,197	567,237	579,474
Minerai de fer		17,362	3,837				1,824			12,467			9,342
Pierres, toutes sortes						1,272							
Total, classe spéciale		17,362	33,188	29,172	70,489	43,367	176,939	289,567	298,873	437,455	563,197	567,237	588,816
Grand total	398,427	275,278	448,704	554,231	789,167	869,398	939,055	1,170,633	1,293,633	1,559,963	1,710,219	2,052,900	1,813,998

G—TABLEAU indiquant la quantité de fret passée à l'ouest de Montréal, sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent et du canal Welland au lac Erié, pendant les saisons de navigation de 1903, 1904, 1905, 1906, 1907, 1909, 1910, 1911, 1912, 1913, 1914 et 1915.

Articles.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Classe 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Briques	80	115	132		556							
Soufre	23	12										
Ciment et chaux hydraulique	3,924	39	181	88	13	400	17,565	8,625	40,074	36,890	18,000	10,168
Argile, chaux et sable	181				100							
Coton, brut	23											
Poisson	8	4			39							
Gypse												
Fer, chemin de fer	39,641	283	126	7,289	4,119							
" en gueuse	273		312	680	7,655	7,231	2,060	2,300	2,598	675	7,268	734
" tout autre	5,845	3,782	3,633	8,235	6,987		540					
Sel	87	99	150	17								
Acier	332	58	192	111	2,561	35,153		22,352	66,544	49,692	10,602	9,080
Pierre pour la taille		41										
Fleur de farine			18									30
Foin					30	255						
Farine	17	25					1,113					
Avoine												
Pommes de terre												
Graines de toutes sortes	325	164	35	17								
Tabac, brut	2											
Produits agricoles non énumérés, légumes			127									
Peaux	6											
Chevaux												
Saindoux et huile de saindoux			28	20	1							
Viandes, autres que le porc	1	25			15							
Porc												
Laine								150	150	25	164	
Tous autres articles non énumérés												
Total, classe 3	50,768	4,647	4,934	16,457	22,076	43,039	21,278	34,427	109 366	87,282	36,034	20,012

Classe 4.												
Instruments aratoires				5								
Cendres, potasse et perlasse	2											
Faïence et poterie	32	291	155	294	456							
Bois de teinture, etc		2			2							
Meubles	1	5	2	1	35		90					20
Verres, toutes sortes	1,207	1,671	1,641	2,519	3,634							
Manille		24	93	37	15							
Marbre				35								
Mélasse	6		1		50							
Clous	2,878	1,009	3,061	4,011	3,331							
Huile, en barils	16	1,418	120	148	155	1	80	667	15	100		
Peinture	158	202	367	412	295							
Poix et goudron	58	198	5	239								
Chiffons	29		15		50							
Résine	1				25							
Cendre et soude	264	387	28	310	37							
Pierre taillée			1		5							
Sucre	204	52	1,168	1,153	6,046	40	3,024		1,275	510	7,819	9,640
Fer-blanc	209	362	928	1,365	1,173							
Térébenthine	1				1							
Blanc de plomb	80	82	80	304	283							
Blanc de céruse	22	33	158	93	18							
Whiskey, bière, etc	452	432	384	483	1,040	220	1,187	163	867	1,492	4,390	774
Marchandises non énumérées	3,674	6,200	15,360	11,707	16,498	21,359	15,129	12,090	12,353	17,878	49,969	50,063
Total, classe 4	9,294	13,379	23,566	23,116	33,049	21,620	19,510	12,920	14,509	19,980	62,178	60,497
Classe 5.												
Barils vides				54,906								
Bois de chuffage, sur navires	40,026	40,435	43,982	2,307	2,337							
Bois à pâte à papier					101,989	122,867	121,572	182,682	113,104	225,928	262,433	207,451
Bois de service, scié, sur navires						3,984		3,306		402		
Traverses de ch. de fer, sur navires	611											1,135
Articles en bois				5								
Total, classe 5	40,637	40,435	43,982	57,218	104,326	126,851	121,572	185,988	113,104	226,330	262,433	208,586
Classe spéciale.												
Houille		10,200										
Minerai de fer		2,861										120
Total, classe spéciale		13,961										120
Grand total	100,699	71,512	72,482	96,791	159,451	191,510	172,360	233,335	236,729	333,592	360,645	289,215

H—Tableau indiquant la quantité de fret passée à l'est et à l'ouest par le canal Welland, de ports américains à des ports américains, pendant les saisons de navigation depuis 1903 à 1915, inclusivement.

Articles.	1903.	1904.	1905.	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Class 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Briques													
Ciment et chaux hydr.								2,000			11,060		
Poisson					20				91				
Fer, chemin de fer													
Fer, tout autre			1	27	30				1,863	300	505		
Sel											238		
Acier				2	509	9,086							
Pierre de taille													
Pommes													
Orge	11,433	16,621	9,197	9,266	2,812	7,148	4,224	3,840		2,160			690
Maïs	108,917	60,964	93,622	135,240	124,474	99,830	100,967	126,938	116,705	91,254	114,662	85,700	89,268
Fleur de farine	6,082	8,556	24,054	15,215	18,898	17,694		11,859	2,852	9,878	11,967	8,580	4,124
Foin pressé			200										
Farine de toute espèce	13,456	13,076	9,606	10,668	21,976	21,353		9,621	7,565	12,569	8,685	10,278	5,152
Marbre			87										
Clous			1										
Tourteaux oléagineux	740	16,497	228		114								
Avoine	6,112	3	10,892	11,323	4,741	2,070				1,400	7,407	5,219	457
Pois	22		76	11	25	40	63	123		150			
Pommes de terre													
Seigle	4,174				2	2							
Graine de lin	1,594			756			15,452						
Graines de toutes sortes	27		43	3	17								
Tabac													
Blé	15,436	14,269	15,483	13,410	21,802	24,651	17,940	10,717	4,950	15,911	20,258	32,657	22,310
Produits agricoles, légumes	1			1	7		22,620		19	37			6
Peaux vertes et salées						21	315	233					
Chevaux	2												
Saindoux et huile de sa.				22	86								
Viandes, autre q. le porc													
Porcs	152	379	273	268	429								
Moutons						190							
Suif													
Laine	482	134	21	89	30		157	233	9				
Total, classe 3	168,720	130,301	163,301	196,301	196,061	182,085	161,738	164,654	134,054	133,659	184,782	142,425	122,008

Classe 4.													
Instruments aratoires		396	552	494		2	254						
Poterie et faïence					5								
Meubles				1					2				
Marbre													
Mélasses													
Clous					3								
Huile en baril	2,000	1			8	15		8	45	2	1,119	83	16
Peinture		17	42	1	1	1							
Chiffon	4		4										
Cendre de soude													
Pierre de taille													
Sucre		53	53	840	26,075		1,196		26,303	11,078	18,419	24,858	15,705
Blanc de plomb			7		4								
Blanc de céruse					21								
Whisky, bière et tous autres spiritueux	3				30			122	230	137	109	236	279
Marchandises	2,010	1,554	2,008	2,324	41,621	1,839	5,866	67,860	64,059	67,481	70,255	79,649	66,563
Total, classe 4	4,017	2,021	2,666	3,660	67,768	1,857	7,316	67,890	90,939	78,698	89,632	104,826	82,563
Classe 5.													
Barils, vides			3	2	1								
Bois de chauff., sur nav.		717	2,700	3,609	1,980	3,509		1,531	2,046	2,394			
Bois de service, scié, sur navires	48,337	30,194	15,726	27,701	14,314	21,571	24,327	11,738	30,191	26,614	14,937	16,424	17,589
Mâts et espars, sur navires													
Echelas à houblon		154											
Trav., ch. de f., sur nav.		652	2,248		2,151	478							
Bardeaux			62	53	70								
Poteaux fendus			12					25					
Douves, barils de sel				1,500									
Bois équarri, sur navires							125			723		437	1,381
Articles en bois, etc.							2,932	1,583		2,270	3,550	1,650	2,310
Total, classe 5	48,337	31,717	20,751	32,865	18,516	25,558	27,384	14,877	32,237	32,001	18,487	18,511	21,280
Classe spéciale.													
Houille		1,100	3,346	4,400	110,347		400	201,893	223,942	166,419	237,230	236,976	235,929
Pierre, impropre à la taille													5,864
Cryolithe					2,734								
Minerai de fer					1,316			1,552	4,483	4,979	5,202	6,341	17,972
Total, classe spéciale		1,100	3,346	4,400	114,397		400	203,445	228,425	171,398	242,432	243,317	259,765
Grand total	221,074	165,337	190,547	237,226	396,743	209,518	193,838	450,776	485,355	415,756	525,333	509,079	485,616

L—ÉTAT de la quantité de grain transbordée aux ports suivants pour la saison de 1915.

Ports.	Blé.	Avoine.	Orge.	Maïs.	Autres grains.	Total.	Total.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Tonnes.
Kingston......	1,073,500	2,864,648	9,042	96,857	....	4,044,047	83,832
Prescott.......	51,834	18,706	....	....	....	70,540	1,873
Ogdensburg...	97,200	....	....	....	....	97,200	2,916
Total, boiss...	1,222,534	2,883,354	9,042	96,857	....	4,211,787	....
Total, tonnes..	36,676	49,017	217	2,712	....	....	88,621

M—ÉTAT indiquant la quantité de houille passée par le canal Welland dans les années comprises entre 1885 et 1915 inclusivement, comme suit:—

Années.	De ports canadiens à des ports canadiens.	De ports canadiens à des ports américains.	De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Total.
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1885..................	....	....	193,442	4,974	10,321	31,350	240,087
1886..................	....	....	184,564	5,400	22,187	49,724	261,875
1887..................	....	....	81,617	1,163	26,775	25,968	135,523
1888..................	....	....	172,381	878	17,365	27,183	217,807
1889..................	....	....	226,352	1,124	12,036	25,931	265,443
1890..................	80	....	116,616	615	17,280	22,781	202,372
1891..................	....	....	185,190	1,382	17,374	20,698	224,644
1892..................	....	....	183,244	651	12,391	15,330	211,616
1893..................	....	....	204,704	2,123	8,325	17,944	233,096
1894..................	....	....	187,794	727	1,269	13,947	203,737
1895..................	4	....	148,887	603	1,565	7,807	158,866
1896..................	20	210	206,093	1,255	4,127	11,740	223,443
1897..................	....	4	165,143	....	1,277	9,799	176,225
1898..................	....	....	156,055	759	986	4,536	162,336
1899..................	....	....	86,638	2,293	525	8,276	97,732
1900..................	8	....	45,032	992	....	1,360	47,392
1901..................	....	....	46,345	357	456	2,322	49,480
1902..................	....	....	12,410	501	65	51,037	64,013
1903..................	3	....	113,076	....	4,796	30,009	147,884
1904..................	2,919	....	62,782	1,100	3,711	32,813	103,325
1905..................	....	....	70,118	3,346	11,436	37,742	172,642
1906..................	60	....	29,123	4,400	7,161	106,843	147,587
1907..................	2,857	....	110,347	....	10,453	143,555	267,212
1908..................	4,401	....	158,351	....	5,988	148,181	316,921
1909..................	....	....	130,731	400	11,067	235,483	377,681
1910..................	2,045	....	197,482	4,411	15,974	357,579	577,491
1911..................	731	....	221,752	2,160	24,451	370,558	619,682
1912..................	....	....	163,461	2,958	12,034	531,243	709,696
1913..................	....	....	235,730	1,500	42,965	665,595	945,790
1914..................	....	....	236,976	....	13,107	699,223	949,306
1915..................	....	71	235,929	....	4,015	695,809	935,824

N—ÉTAT indiquant la quantité de houille passée sur tout le parcours des canaux du Saint-Laurent dans les saisons comprises entre 1885 et 1915, inclusivement.

Années.	Quantité à la montée.	Quantité descendue à Montréal.	Quantité totale montée et descendue.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
1885	5,035	122,829	127,864
1886	3,301	118,802	122,103
1887	7,579	121,618	129,197
1888	8,341	123,050	131,391
1889	5,360	124,290	129,650
1890	6,538	135,168	141,706
1891	7,951	141,701	149,652
1892	7,543	157,134	164,677
1893	2,285	147,139	149,424
1894	16,213	169,552	185,765
1895	....	165,151	165,151
1896	689	161,551	162,240
1897	40	164,963	165,003
1898	400	175,609	176,009
1899	448	201,546	201,994
1900	10	280,169	280,179
1901	2,765	298,245	301,010
1902	9,231	95,702	104,933
1903	30	290,548	290,578
1904	9,670	320,973	330,643
1905	8,518	345,589	354,107
1906	6,989	313,080	320,069
1907	1,281	406,978	408,259
1908	23,939	448,140	472,079
1909	13,543	469,695	483,238
1910	7,351	746,926	754,277
1911	6,230	756,474	762,704
1912	9,300	903,237	912,537
1913	3,500	1,225,288	1,228,788
1914	7,750	1,038,127	1,045,877
1915	7,644	1,025,821	1,033,485

O—État indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.—*Suite.*

RÉCAPITULATION.

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario.
1904.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	9,697	853	16,621
Maïs	55,021	3,950	57,473
Avoine			16,497
Pois			
Seigle			3
Blé	*133,528	18,908	11,929
Total, grain	198,246	23,711	102,523
Autres articles	77,031	80,092	138,475
Total	375,277	103,803	240,988
1905.			
Orge	43,607	2,628	9,197
Maïs	84,204	3,095	93,622
Avoine	21,404	3,776	10,892
Pois			76
Seigle	1,711		
Blé	190,505	32,562	15,483
Total, grain	*341,431	42,061	129,270
Autres articles	107,273	123,225	104,747
Total	448,704	165,286	234,017
1906.			
Orge	21,196	984	9,266
Maïs	55,559	15,688	140,558
Avoine	37,164	819	11,323
Pois		11	
Seigle	1,405	6	
Blé	***289,611	15,843	14,972
Total grain	404,935	33,351	176,119
Autres articles	118,224	176,277	59,884
Total	523,159	209,628	236,003
1907.			
Orge	9,936	492	2,812
Maïs	106,299	31,901	133,493
Avoine	67,063	1,565	4,741
Pois			25
Seigle	2,266	2	2
Blé	450,009	8,072	22,222
Total grain	635,573	42,032	163,295
Autres articles	153,594	126,423	93,127
Total	789,167	168,455	256,422

O—ÉTAT indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc—*Suite.*

RÉCAPITULATION—*Suite.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario.
1908.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	24,318	3,546	3,308
Maïs	10,454	11,489	105,459
Avoine	28,081	3,272	2,070
Pois	.....	.....	40
Seigle	6,662	3	2
Blé	†686,626	19,832	24,293
Total, grain	756,141	38,141	135,172
Autres articles	108,785	162,378	91,875
Total	864,926	200,520	227,047
1909.			
Orge	19,143	.....	4,008
Maïs	17,137	22,798	100,967
Avoine	65,624	2,872	6,639
Pois	30	.....	33
Seigle	33	.....	.....
Blé	550,775	14,568	17,940
Total, grain	652,742	40,238	129,587
Autres articles	272,263	113,970	126,223
Total	925,005	154,208	255,810
1910.			
Orge	20,000	.....	1,575
Maïs	77,612	49,326	103,042
Avoine	129,900	6,333	.....
Pois	.....	.....	128
Seigle	.....	.....	.....
Blé	562,149	7,998	10,717
Total, grain	789,661	63,657	115,457
Autres articles	380,500	152,325	55,683
Total	1,170,161	215,982	171,140
1911.			
Orge	14,331	291	.....
Maïs	134,239	22,988	116,705
Avoine	147,180	16,153	.....
Pois	.....	.....	.....
Seigle	.....	112	.....
Blé	541,174	12,016	4,950
Total, grain	836,924	51,560	121,655
Autres articles	500,881	115,721	55,790
Total	1,337,805	167,281	177,445

O—ÉTAT indiquant la quantité de fret d'entier parcours descendue par le canal Welland, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION—*Fin.*

Articles.	Quantité descendue jusqu'à Montréal.	Quantité descendue à des ports canadiens entre Port-Dalhousie et Cornwall.	Quantité descendue à des ports américains sur le lac Ontario.
1912.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	20,572	218	4,451
Maïs	7,345	1,372	112,616
Avoine	164,581	20,965	....
Pois	10	12	128
Seigle	714	....	....
Blé	768,633	25,299	....
Total, grain	961,855	47,866	117,195
Autres articles	598,108	214,395	69,444
Total	1,559,963	262,261	186,639
1913.			
Orge	91,856	5,033	....
Maïs	9,344	20,348	114,662
Avoine	173,827	18,560	7,407
Pois	....	....	....
Seigle	4,567	2,300	....
Blé	985,774	17,565	....
Total, grain	1,265,368	63,806	122,069
Autres articles	916,254	135,742	50,303
Total	2,181,622	199,548	172,372
1914.			
Orge	89,622	....	....
Maïs	6,031	85,700	20,402
Avoine	204,166	5,210	16,292
Pois	....	....	....
Seigle	9,385	....	835
Blé	1,527,252	....	32,657
Total, grain	1,836,456	90,910	70,186
Autres articles	855,855	46,652	36,681
Total	2,692,311	137,562	106,867
1915.			
Orge	25,108	433	690
Maïs	18,643	13,174	89,269
Avoine	151,075	17,344	457
Pois	....	840	....
Seigle	....	....	....
Blé	925,201	1,409	19,394
Total, grain	1,120,027	33,200	109,810
Autres articles	778,273	74,677	39,317
Total	1,898,300	107,877	149,127

TABLEAU 1—ÉTAT COMPARATIF du grand total du fret transporté par les canaux ci-dessous mentionnés pendant les saisons de navigation de 1914 et 1915.

—	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Etats-Unis.
1914.													
Sault-Ste-Marie	379,703	2,490,510	10,174	582,175	1,153,050	21,438,985	1,245,894	298,693	2,788,821	24,810,363	27,599,184	3,609,747	23,989,437
Welland	225,532	1,769,052	278,955	450	338,455	170,624	13,107	1,064,794	856,049	3,004,920	3,860,969	2,013,619	1,847,350
Saint-Laurent	571,331	1,725,196	413,149	91	58	424	1,416	1,679,828	985,954	3,405,539	4,391,493	2,738,649	1,652,844
Chambly	4,335	8,492	295,258	....	....	....	....	128,820	299,593	137,312	436,905	308,091	128,814
Saint-Pierre	21,793	32,387	....	....	....	....	....	....	21,793	32,387	54,180	54,164	16
Murray	76,021	2,938	1,490	....	....	....	....	3,458	77,511	6,396	83,907	80,946	2,961
Ottawa	57,330	238,317	....	35,559	....	....	3,926	....	61,256	273,876	335,132	325,059	10,073
Rideau	80,867	62,009	230	....	....	....	....	8,633	81,097	70,642	151,739	142,203	9,536
Trent	15,531	52,009	....	....	....	....	....	175	15,531	52,184	67,715	67,715	....
Saint-André	41,681	332	....	....	....	....	....	....	41,681	332	42,013	42,013	....
Grand total	1,474,124	6,381,242	999,256	618,275	1,491,563	21,610,033	1,264,343	3,184,401	5,229,286	31,793,951	37,023,237	9,382,206	27,641,031
1915.													
Sault-Ste-Marie	287,474	1,614,502	14,987	582,654	176,083	4,691,580	333,705	49,972	812,249	6,938,708	7,750,957	2,561,734	5,189,223
Welland	180,710	1,105,813	242,286	2,519	329,449	156,167	4,015	1,040,053	756,460	2,304,552	3,061,012	1,426,256	1,634,756
Saint-Laurent	421,377	1,324,318	401,244	4	42	405	1,874	1,260,203	824,537	2,584,930	3,409,467	2,024,755	1,384,712
Chambly	5,648	6,325	280,218	....	....	....	....	186,516	285,866	192,841	478,707	292,191	186,516
Saint-Pierre	491	2,404	....	....	....	....	....	....	491	2,404	2,895	2,895	....
Murray	25,696	3,066	....	....	....	....	....	1,966	25,696	5,032	30,728	27,942	2,786
Ottawa	43,883	165,817	....	58,154	....	....	4,516	....	48,399	223,971	272,370	267,406	4,964
Rideau	72,852	41,410	125	....	....	....	....	6,394	72,977	47,804	120,781	114,358	6,423
Trent	13,083	36,821	....	....	....	....	....	....	13,083	36,821	49,904	49,904	....
Saint-André	21,800	182	....	....	....	....	....	....	21,800	182	21,982	21,982	....
Grand total	1,073,014	4,300,658	938,860	643,331	505,574	4,848,152	344,110	2,545,104	2,861,558	12,337,245	15,198,803	6,789,423	8,409,380

TABLEAU 2—ÉTAT COMPARATIF du grand total du fret transporté par les canaux ci-dessous mentionnés pendant les saisons de navigation de 1914 et 1915.

Navires.	Nombre total.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
Navires canadiens.												
A vapeur et à voiles.												
Sault-Ste-Marie	3,000	1,373,691	1,212,260	47,818	208,699	3,192	5,497	152,484	37,362	1,577,185	1,463,818	3,041,003
Welland	2,126	670,944	687,737	304,789	400	8,316	935	11,577	347,650	995,626	1,036,722	2,032,348
Saint-Laurent	7,099	1,327,498	1,321,358	368,653	49	...	800	1,136	403,497	1,697,287	1,725,704	3,422,991
Chambly	488	26,192	26,021	3,118	127	...	...	...	3,540	29,310	29,688	58,998
Ottawa	1,649	142,596	148,964	...	4,486	...	...	1,231	157	143,827	153,607	297,434
Rideau	2,070	66,175	70,156	3,952	126	...	...	...	4,378	70,127	74,660	144,787
Saint-Pierre	71	2,738	2,912	...	...	...	...	...	...	2,738	2,912	5,650
Trent-Valley	3,433	87,386	85,394	...	...	...	...	...	...	87,386	85,394	172,780
Murray	552	63,329	58,474	2,287	...	...	...	...	416	65,616	58,890	124,506
St-André	1,087	48,455	49,255	...	...	...	...	...	...	48,455	49,255	97,710
Total, canadiens	21,575	3,809,004	3,662,531	730,617	213,887	11,508	7,232	166,428	797,000	4,717,557	4,680,650	9,398,207
Navires américains.												
Sault-Ste-Marie	1,331	8,617	7,177	32,719	271,567	2,686,554	2,268,557	161,429	7,192	2,889,319	2,554,493	5,443,812
Welland	796	4,159	1,914	143,930	6,574	235,948	150,860	...	279,462	384,037	438,810	822,847
Saint-Laurent	1,542	21,712	17,795	376,311	8,320	11,600	470	5,368	400,216	414,991	426,801	841,792
Chambly	2,301	...	2,824	118,960	19	...	...	...	113,390	118,960	116,233	235,193
Ottawa	391	14,035	...	...	19,936	801	...	4,692	...	19,528	19,936	39,464
Rideau	6	293	293	...	...	...	...	...	...	293	293	586
Saint-Pierre	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Trent-Valley	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Murray	48	322	307	174	86	52	111	207	148	755	652	1,407
Saint-André	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Total, américains	6,415	40,138	30,310	672,094	306,502	2,934,955	2,419,998	171,096	800,408	3,827,883	3,557,218	7,385,101
Grand total, canadiens et américains	27,990	3,858,142	3,692,841	1,402,711	520,389	2,946,463	2,427,230	338,124	1,597,408	8,545,440	8,237,868	16,783,308

TABLEAU 3—ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires passés par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1915.

Navires.	Nombre total de voyages.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
CANAL DU SAULT-STE-MARIE.												
Navires canadiens, à vapeur	2,742	1,355,307	1,191,877	47,129	203,895	2,992	5,297	151,784	37,362	1,557,212	1,438,431	2,995,643
" " à voiles	258	18,384	20,383	689	4,804	200	200	700	....	19,973	25,387	45,360
Total des navires canadiens	3,000	1,373,691	1,212,260	47,818	208,699	3,192	5,497	152,484	37,362	1,577,185	1,463,818	3,041,003
Navires américains à vapeur	1,327	8,577	7,143	32,719	271,567	2,686,514	2,268,557	160,538	7,192	2,888,348	2,554,459	5,442,807
" " à voiles	4	40	34	....	....	40	....	891	....	971	34	1,005
Total des navires américains	1,331	8,617	7,177	32,719	271,567	2,686,554	2,268,557	161,429	7,192	2,889,319	2,554,493	5,443,812
Grand total, canal Sault-Ste-Marie	4,331	1,382,308	1,219,437	80,537	480,266	2,689,746	2,274,054	313,913	44,554	4,466,504	4,018,311	8,484,815
CANAL WELLAND.												
Navires canadiens, à vapeur	1,760	585,318	604,723	282,681	400	6,354	935	9,245	316,654	883,598	922,712	1,806,310
" " à voiles	366	85,626	83,014	22,108	....	1,962	....	2,332	30,996	112,028	114,010	226,038
Total des navires canadiens	2,126	670,944	687,737	304,789	400	8,316	935	11,577	347,650	995,626	1,036,722	2,032,348
Navires américains, à vapeur	758	4,159	1,914	135,262	4,621	234,835	147,514	....	265,993	374,256	420,042	794,298
" " à voiles	38	....	....	8,668	1,953	1,113	3,346	....	13,469	9,781	18,768	28,549
Total des navires américains	796	4,159	1,914	143,930	6,574	235,948	150,860	....	279,462	384,037	438,810	822,847
Grand total, canal Welland	2,922	675,103	689,651	448,719	6,974	244,264	151,795	11,577	627,112	1,379,663	1,475,532	2,855,195
CANAUX DU ST-LAURENT.												
Navires canadiens, à vapeur	4,474	956,101	965,496	342,090	49	....	800	1,136	375,189	1,299,327	1,341,534	2,640,861
" " à voiles	2,625	371,397	355,862	26,563	....	....	....	....	28,308	397,960	384,170	782,130
Total des navires canadiens	7,099	1,327,498	1,321,358	368,653	49	....	800	1,136	403,497	1,697,287	1,725,704	3,422,991
Navires américains, à vapeur	981	3,435	4,002	351,347	10	11,595	470	735	370,087	367,112	374,569	741,681
" " à voiles	561	18,277	13,793	24,964	8,310	5	....	4,633	30,129	47,879	52,232	100,111
Total des navires américains	1,542	21,712	17,795	376,311	8,320	11,600	470	5,368	400,216	414,991	426,801	841,792
Grand total, canaux St-Laurent	8,641	1,349,210	1,339,153	744,964	8,369	11,600	1,270	6,504	803,713	2,112,278	2,152,505	4,264,783

TABLEAU 3—ÉTAT indiquant le nombre, le tonnage et la nationalité des navires passés par les différents canaux pendant la saison de navigation de 1915—*Suite.*

Navires.	Nombre total de voyages.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports américains à des ports américains.		De ports américains à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.
		Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	
CANAL CHAMBLY.												
Navires canadiens à vapeur	308	22,093	23,010							22,093	23,010	45,103
" " à voiles	180	4,099	3,011	3,118	127				3,540	7,217	6,678	13,895
Total des navires canadiens	488	26,192	26,021	3,118	127				3,540	29,310	29,688	58,998
Navires américains, à vapeur	1				19						19	19
" " à voiles	2,300		2,824	118,960					113,390	118,960	116,214	235,174
Total des navires américains	2,301		2,824	118,960	19				113,390	118,960	116,233	235,193
Grand total, canal Chambly	2,789	26,192	28,845	122,078	146				116,930	148,270	145,921	294,191
CANAUX DE L'OTTAWA.												
Navires canadiens, à vapeur	788	75,067	79,685		3,183			471	157	75,538	83,025	158,563
" " à voiles	841	67,529	69,279		1,303			760		68,289	70,582	138,871
Total des navires canadiens	1,649	142,596	148,964		4,486			1,231	157	143,827	153,607	297,434
Navires américains, à vapeur												
" " à voiles	391	14,035			19,936	801		4,692		19,528	19,936	39,464
Total des navires américains	391	14,035			19,936	801		4,692		19,528	19,936	39,464
Grand total, canaux de l'Ottawa	2,040	156,631	148,964		24,422	801		5,923	157	163,355	173,543	336,898
CANAL RIDEAU.												
Navires canadiens, à vapeur	1,817	51,326	55,155	3,952	126				4,378	55,278	59,659	114,937
" " à voiles	253	14,849	15,001							14,849	15,001	29,850
Total des navires canadiens	2,070	66,175	70,156	3,952	126				4,378	70,127	74,660	144,787
Navires américains, à vapeur												
" " à voiles	6	293	293							293	293	586
Total des navires américains	6	293	293							293	293	586
Grand total, canal Rideau	2,076	66,468	70,449	3,952	126				4,378	70,420	74,953	145,373

CANAL ST-PIERRE.												
Navires canadiens, à vapeur	37	2,212	1,503							2,212	1,503	3,715
" " à voiles	34	526	1,409							526	1,409	1,935
Total des navires canadiens	71	2,738	2,912							2,738	2,912	5,650
Navires américains à vapeur												
" " à voiles												
Total des navires américains												
Grand total, canal St-Pierre	71	2,738	2,912							2,738	2,912	5,650
CANAUX DE LA VALLÉE DE TRENT.												
Navires canadiens, à vapeur	2,855	67,813	66,634							67,813	66,634	134,447
" " à voiles	578	19,573	18,760							19,573	18,760	38,333
Total des navires canadiens	3,433	87,386	85,394							87,386	85,394	172,780
Navires américains, à vapeur												
" " à voiles												
Total des navires américains												
Gr. total, can. de la Val. de la Trent	3,433	87,386	85,394							87,386	85,394	172,780
CANAL MURRAY.												
Navires canadiens, à vapeur	478	55,116	51,456	2,287						57,402	51,456	108,859
" " à voiles	74	8,213	7,018						416	8,213	7,434	15,647
Total des navires canadiens	552	63,329	58,474	2,287					416	65,616	58,890	124,506
Navires américains, à vapeur	48	322	307	174	86	52	111	207	148	755	652	1,407
" " à voiles												
Total des navires américains	48	322	307	174	86	52	111	207	148	755	652	1,407
Grand total, canal Murray	600	63,651	58,781	2,461	86	52	111	207	564	66,371	59,542	125,913
CANAL ST-ANDRÉ.												
Navires canadiens, à vapeur	664	21,723	22,579							21,723	22,579	44,302
" " à voiles	423	26,732	26,676							26,732	26,676	53,408
Total des navires canadiens	1,087	48,455	49,255							48,455	49,255	97,710
Navires américains, à vapeur												
" " à voiles												
Total des navires américains												
Grand total, canal St-André	1,087	48,455	49,255							48,455	49,255	97,710

TABLEAU 4—ÉTAT COMPARATIF du trafic de tous les canaux pour les années terminées le 31 décembre 1914 et 1915.

Articles.	1914.	1915.	Augmentation.	Diminution.
Classe n° 1.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Navires canadiens, à vapeur	10,244,207	8,052,740	....	2,191,467
" à voiles	1,806,649	1,345,467	....	461,182
Navires américains, à vapeur	15,253,993	6,980,212	....	8,273,781
" à voiles	382,421	404,889	22,468	....
Total, classe n° 1	27,687,270	16,783,308	22,468	10,926,430
Classe n° 2.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
Passagers	287,326	250,836	....	36,490
Classe n° 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	332,983	161,590	....	171,393
Sarrasin	317	12	....	305
Maïs	154,335	163,527	9,192	....
Avoine	816,232	637,420	....	178,812
Seigle	45,954	11,878	....	34,076
Lin	108,671	59,771	....	48,900
Pois	84	1,001	917	....
Blé	6,045,317	3,807,722	....	2,237,595
Farine	408,708	310,385	....	98,323
Foin	15,008	9,874	....	5,134
Autres produits de moulin	15,844	8,988	....	6,856
Fruits et légumes	12,224	8,878	....	3,346
Pommes de terre	7,191	1,479	....	5,712
Bestiaux	1,587	1,205	....	382
Volailles, gibiers, poissons	1,529	625	....	904
Viandes préparées	61	79	18	....
Autres produits de paquetage	1,523	1,677	154	....
Peaux et cuir	40	26	....	14
Laine	484	183	....	301
Tous autres produits d'animaux	10,457	7,494	....	2,963
Total, classe n° 3	7,978,549	5,193,814	10,281	2,795,016
Classe n° 4.	Tonnes.	Tonees.	Tonnes.	Tonnes.
Instruments aratoires	14,085	21,570	7,485	....
Ciment, briques, chaux	147,657	34,996	....	112,661
Meubles et effets de ménage	3,469	2,158	....	1,311
Fer en gueuse et en loupe	41,846	30,918	....	10,928
Fer et acier, tout autre	162,179	174,641	12,462	....
Pétrole et autres huiles	135,751	134,877	....	874
Sucre	71,036	61,975	....	9,061
Sel	20,620	11,490	....	9,130
Vins, liqueurs et bières	19,881	6,241	....	13,640
Marchandises non énumérées	602,001	617,245	15,244	....
Total, classe n° 4	1,218,525	1,096,111	35,191	157,605
Classe n° 5.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Bois à pâte à papier	1,017,993	910,774	....	107,219
Bois de service, scié	470,400	487,709	17,309	....
Bois équarri	24,369	37,844	13,475	....
Bardeaux	3,288	9,229	5,941	....
Autres bois	105,917	49,222	....	56,695
Total, classe n° 5	1,621,967	1,494,778	36,725	163,914

TABLEAU 4—ÉTAT COMPARATIF du trafic de tous les canaux pour les années terminées le 31 décembre 1914 et 1915.—*Fin.*

Articles.	1914.	1915.	Augmentation.	Diminution.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Classe n° 6.				
Houille anthracite	1,176,567	780,629	....	395,938
" bitumineuse	3,561,754	1,988,531	....	1,573,223
Coke	20	324	304	....
Minerai de cuivre	2,887	20,331	17,444	....
Minerai de fer	20,917,633	4,133,360	....	16,784,273
Autres minerais	33,054	29,518	....	3,536
Sable, etc	512,281	461,407	....	50,874
Total, classe n° 6	26,204,196	7,414,100	17,748	18,807,844
Grand total	37,023,237	15,198,803	99,945	21,924,379

Diminution nette, 21,824,434 tonnes.

TABLEAU 5—ÉTAT du trafic sur les canaux ci-dessous mentionnés pendant la saison de navigation de 1915.

Articles.	Canal du Sault-Ste-Marie.	Canal Welland.	Canaux du St-Laurent.	Canal. Chambly.	Canal St-Pierre.	Canal Murray.	Canaux de l'Ottawa.	Canal Rideau.	Canal de la Vallée de la Trent.	Canal de St-André.
Classe n° 1—Navires.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Navires canadiens, à vapeur	2,995,643	1,806,310	2,640,861	45,103	3,715	108,859	158,563	114,937	134,447	44,302
" " à voiles	45,360	226,038	782,130	13,895	1,935	15,647	138,871	29,850	38,333	53,408
" américains, à vapeur	5,442,807	794,298	741,681	19		1,407				
" " à voiles	1,005	28,549	100,111	235,174			39,464	586		
Total, classe n° 1	8,484,815	2,855,195	4,264,783	294,191	5,650	125,913	336,898	145,373	172,780	97,710
Classe n° 2.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
Passagers	25,047	7	78,303	2,640	8	12,223	27,258	18,664	82,391	4,295
Classe n° 3.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Orge	109,552	26,231	25,761	26	1		19			
Sarrasin			10				2			
Maïs	4,695	121,086	37,567	123			20	36		
Avoine	314,409	169,046	152,107	707	98		571	480	2	
Seigle	11,853								25	
Lin	36,822	12,624	10,317					8		
Pois		840	36	90			33	2		
Blé	1,902,706	955,181	947,925	54	1		91		1,764	
Farine	275,404	15,117	18,181	1,074	23		470	82	34	
Foin	20		4,672	3,542	52		1,172	393	23	
Autres produits de moulin	233	5,152	2,042	212	25	3	788	429	104	
Fruits et légumes	27	1,526	5,374	1,149	10	149	536	91	16	
Pommes de terre	68		531	186	171	1	500		22	
Bestiaux			443	153	1		362	3	243	
Volailles, gibiers, poissons	473	1	53	31	7		52	5		3
Viandes préparées			32	15			16	14	2	
Autres produits de paquetage			518	548	2	265	150	192	2	
Peaux et cuir			8	13			1	4		
Laine	182							1		
Produits, tous autres animaux			3,631	24		6	2,308	1,471	52	2
Total, classe n° 3	2,656,444	1,306,804	1,209,208	7,947	391	424	7,091	3,211	2,289	5

Classe n° 4.										
Instruments aratoires	10,496	10,496	164	180			138	77	19	
Ciment, briques, chaux	3,469	10,168	19,451	404	26		1,051	257	170	
Meubles et effets de ménage	5	20	1,556	194		3	264	62	54	
Fer en gueuse et en loupe	14,538	7,000	8,362	78			518	417	5	
Fer en acier, tout autre	95,110	39,039	38,735	440	21	105	427	681	83	
Pétrole et autre huile	700	71,648	61,248	207	5		558	469	42	
Sucre	3,070	30,108	25,655	1,748	4	425	465	500		
Sel	7,270	142	2,250	660	8		552	606	2	
Vins, liqueurs et bières	331	1,406	3,294	33		144	588	445		
Marchandises non énumérées	306,304	150,415	115,998	17,661	258	5,846	11,528	6,672	2,376	187
Total, classe n° 4	441,293	320,442	276,713	21,605	322	6,523	16,089	10,186	2,751	187
Classe n° 5.										
Bois à pâte à papier	26,100	278,156	440,323	151,316				11	14,868	
Bois de service, scié	46,035	21,243	146,655	127,531	179		136,140	8,355	1,571	
Bois équarri	4,650	6,031	7,167	976			18,408	193	419	
Bardeaux	8,916		13	111			13	45	131	
Autres bois	3,517	3,230	7,097	183			1,108	1,607	27,586	4,894
Total, classe n° 5	89,218	308,660	601,255	280,117	179		155,669	10,211	44,575	4,894
Classe n° 6.										
Houille anthracite	54,127	239,944	363,669	113,988		1,185	1,037	6,398	116	165
" bitumineuse	426,054	695,880	825,512		2,003	1,601	36,229	1,116	136	
Coke			60	263				1		
Minerai de cuivre	20,331									
" fer	4,046,705	27,291	9,402	49,962						
Autres minerais	6,662	22,048	185					586	37	
Sable, etc	10,123	139,943	123,463	4,825		20,995	56,255	89,072		16,731
Total, classe n° 6	4,564,002	1,125,106	1,322,291	169,038	2,003	23,781	93,521	97,173	289	16,896
Grand total	7,750,957	3,061,012	3,409,467	478,707	2,895	30,728	272,370	120,781	49,904	21,982

TABLEAU 6—ÉTAT SOMMAIRE du trafic sur les canaux ci-dessous mentionnés pendant la saison de navigation terminée le 31 décembre 1915, indiquant la quantité totale des articles de chaque espèce transportée.

Articles.	Canal du Sault-Ste-Marie.	Canal Welland.	Canaux du St-Laurent.	Canal Chambly.	Canal St-Pierre.	Canal Murray.	Canaux de l'Ottawa.	Canal Rideau.	Canal de la Vallée de la Trent.	Canal St-André.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Navires de toutes sortes	8,484,815	2,855,195	4,264,783	294,191	5,650	125,913	336,898	145,373	172,780	97,710
	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.	Nombre.
Passagers	25,047	7	78,303	2,640	8	12,223	27,258	18,664	82,391	4,295
Forêt—Produits du bois.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Bois à pâte à papier	26,100	278,156	440,323	151,316	....	....	....	11	14,868	....
Bois de service	46,035	21,243	146,655	127,531	179	....	136,140	8,355	1,571	....
Bois équarri	4,650	6,031	7,167	976	....	....	18,408	193	419	....
Bardeaux	8,916	....	13	111	....	....	13	45	131	....
Autres bois	3,517	3,230	7,097	183	....	....	1,108	1,607	27,586	4,894
Total	89,218	308,660	601,255	280,117	179	....	155,669	10,211	44,575	4,894
Animaux et leurs produits.										
Bestiaux	....	....	443	153	1	....	362	3	243	....
Volailles, gibiers et poissons	473	1	53	31	7	....	52	5	....	3
Viandes préparées	....	....	32	15	....	....	16	14	2	....
Autres produits de paquetage	....	....	518	548	2	265	150	192	2	....
Peaux et cuir	....	....	8	13	....	....	1	4	....	....
Laine	182	....	....	....	....	....	....	1	....	....
Tout autres produits d'animaux	....	....	3,631	24	....	6	2,308	1,471	52	2
Total	655	1	4,685	784	10	271	2,889	1,690	299	5
Produits agricoles.										
Orge	109,552	26,231	25,761	26	1	....	19	....	....	....
Sarrasin	....	....	10	....	....	....	2	....	....	....
Blé	4,695	121,086	37,567	123	....	....	20	36	....	....
Avoine	314,409	169,046	152,107	707	98	....	571	480	2	....
Seigle	11,853	....	....	....	....	....	....	....	25	....

Lin	36,822	12,624	10,317	...	...	...	...	8	...	...
Pois	...	840	36	90	...	...	33	2	...	...
Blé	1,902,706	955,181	947,925	54	1	...	91	...	1,764	...
Farine	275,404	15,117	18,181	1,074	23	...	470	82	34	...
Foin	20	...	4,672	3,542	52	...	1,172	393	23	...
Autres produits de moulin	233	5,152	2,042	212	25	3	788	429	104	...
Fruits et légumes	27	1,526	5,374	1,149	10	149	536	91	16	...
Pommes de terre	68	...	531	186	171	1	500	...	22	...
Total	2,655,789	1,306,803	1,204,523	7,163	381	153	4,202	1,521	1,990	...
Objets fabriqués.										
Instruments aratoires	10,496	10,496	164	180	...	...	138	77	19	...
Ciment, briques et chaux	3,469	10,168	19,451	404	26	...	1,051	257	170	...
Meubles et effets de ménage	5	20	1,556	194	...	3	264	62	54	...
Fer en gueuse et en loupe	14,538	7,000	8,362	78	...	...	518	417	5	...
Fer et acier, tout autre	95,110	39,039	38,735	440	21	105	427	681	83	...
Pétrole et autres huiles	700	71,648	61,248	207	5	...	558	469	42	...
Sucre	3,070	30,108	25,655	1,748	4	425	465	500	...	...
Sel	7,270	142	2,250	660	8	...	552	606	2	...
Vins, liqueurs et bières	331	1,406	3,294	33	...	144	588	445	...	...
Marchandises non énumérées	306,304	150,415	115,998	17,661	258	5,846	11,528	6,672	2,376	187
Total	441,293	320,442	276,713	21,605	322	6,523	16,089	10,186	2,751	187
Produits miniers.										
Houille anthracite	54,127	239,944	363,669	113,988	...	1,185	1,037	6,398	116	165
Houille bitumineuse	426,054	695,880	825,512	...	2,003	1,601	36,229	1,116	136	...
Coke	...	...	60	263	...	...	...	1	...	...
Minerai de cuivre	20,331	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Minerai de fer	4,046,705	27,291	9,402	49,962	...	...	...	...	...	...
Autres minerais	6,662	22,048	185	...	...	...	...	586	37	...
Sable, etc	10,123	139,943	123,463	4,825	...	20,995	56,255	89,072	...	16,731
Total	4,564,002	1,125,106	1,322,291	169,038	2,003	23,781	93,521	97,173	289	16,896
Grands totaux (passagers et tonnage des navires non compris)	7,750,957	3,061,012	3,409,467	478,707	2,895	30,728	272,370	120,781	49,904	21,982

TABLEAU 7 (n° 1)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal du Sault-Sainte-Marie pendant la saison de navigation en 1915.

Articles.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	10,480	16							10,480	16	10,496	10,496	
Orge		53,871		5,145		49,576		960		109,552	109,552	59,976	49,576
Ciment, briques, etc	2,991						478		3,469		3,469	3,469	
Houille anthracite					13,959		40,168		54,127		54,127		54,127
Houille bitumineuse	1,325				136,500		288,229		426,054		426,054		426,054
Maïs						4,695				4,695	4,695		4,695
Lin		22,785		13,337		700				36,822	36,822	36,122	700
Farine		176,169				95,901		3,334		275,404	275,404	177,623	97,781
Fruits et légumes		27								27	27	27	
Foin	20								20		20	20	
Meubles	5								5		5	5	
Fer en gueuse et en loupe	5,058	2,000		7,450		30			5,058	9,480	14,538	14,508	30
Fer et acier, tout autre	13,904	17,823			6,214	53,369	3,800		23,918	71,192	95,110	84,296	10,814
Marchandises	241,843	7,328	14,865	5,636	19,350	16,222	1,030	30	277,088	29,216	306,304	266,329	39,975
Avoine		287,914		4,267		21,997		231		314,409	314,409	292,181	22,228
Autres produits, moulin		233								233	233	233	
Autre bois	50	1,275		2,192					50	3,467	3,517	3,517	
Minerai, tout autre	120			6,542					120	6,542	6,662	6,662	
Minerai de cuivre						20,331				20,331	20,331		20,331
Minerai de fer				62,610		3,953,849		30,246		4,046,705	4,046,705	59,710	3,986,995
Pétrole	700								700		700	700	
Volailles, gib., poissons	5	468							5	468	473	473	
Pommes de terre	36	32							36	32	68	68	
Bois à pâte à papier				25,500		600				26,100	26,100	25,500	600
Seigle		612				11,241				11,853	11,853	612	11,241
Bois de service, scié	331	197		29,543		15,964			331	45,704	46,035	34,199	11,836
Bardeaux						8,916				8,916	8,916		8,916
Bois équarri		4,650								4,650	4,650	4,650	
Sucre	3,050				20				3,070		3,070	3,050	20
Sel	7,230				40				7,270		7,270	7,230	40
Sable et pierre		10,123								10,123	10,123	10,123	
Blé		1,028,914		420,432		438,189		15,171		1,902,706	1,902,706	1,459,442	443,264
Vins, liqueurs et bières	326	5							326	5	331	331	
Laine		60	122						122	60	182	182	
Total, fret	257,474	1,614,502	14,987	582,654	176,083	4,691,580	333,705	49,972	812,249	6,938,708	7,750,957	2,561,734	5,189,223

TABLEAU 7 (n° 2)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation en 1915.

Articles.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	10,480	16							10,480	16	10,496	10,496	
Orge		25,541				690				26,231	26,231	25,445	786
Ciment, briques, etc.	10,168								10,168		10,168	10,168	
Houille, anthracite					235,929		4,015		239,944		239,944		239,944
" bitumineuse		71						695,809		695,880	695,880	30	695,850
Maïs		10,992				89,269		20,825		121,086	121,086	551	120,535
Lin		12,624								12,624	12,624	12,624	
Farine	30	10,963				4,124			30	15,087	15,117	10,993	4,124
Fruits et légumes		1,520			6				6	1,520	1,526	1,520	6
Effets de ménage	20								20		20	20	
Fer, engueuse et loupe	4,225	2,550						225	4,225	2,775	7,000	6,975	25
" et acier, tou autre	14,576	2,907						21,556	14,576	24,463	39,039	15,187	23,852
Marchandises	58,297	2,887	22,666		54,848	11,715		2	135,811	14,604	150,415	86,180	64,235
Avoine	170	164,442				457		3,977	170	168,876	169,046	156,689	12,357
Autres prod. de moulin						5,152				5,152	5,152		5,152
" bois		920				2,310				3,230	3,230	920	2,310
Minerai, tout autre	60	5,625	1,197		14,976			190	16,233	5,815	22,048	8,024	14,024
" de fer	60	4,098			2,996			20,137	3,056	24,235	27,291	4,158	23,133
Pois								840		840	840		840
Pétrole		61,091			16			10,541	16	71,632	71,648	61,091	10,557
Volailles, gib. et poissons		1								1	1	1	
Bois à pulpe	70,705		207,451						278,156		278,156	278,156	
Bois de sciage			1,135	2,519		17,589			1,135	20,108	21,243	3,654	17,589
Bois équarri		4,650				1,381				6,031	6,031	4,650	1,381
Sucre	9,640	4,563			15,705			200	25,345	4,763	30,108	14,583	15,525
Sel		142								142	142	142	
Sable et pierre		18,250	2,100		4,694	1,170		113,729	6,794	133,149	139,943	20,350	119,593
Blé	1,440	771,672	7,737			22,310		152,022	9,177	946,004	955,181	692,522	262,659
Vins, liqueurs et bières	839	288			279				1,118	288	1,406	1,127	279
Total fret	180,710	1,105,813	242,286	2,519	329,449	156,167	4,015	1,040,053	756,460	2,304,552	3,061,012	1,426,256	1,634,756

TABLEAU 7 (n° 3)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article d'entier parcours transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation de 1915.

Articles.	De ports canadiens à des ports canadiens.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	10,480	16							10,480	16	10,496	10,496	
Orge		25,541				690				26,231	26,231	25,445	786
Ciment, briques, etc.	10,168								10,168		10,168	10,168	
Houille, anthracite					235,929		4,015		239,944		239,944		239,944
" bitumineuse								679,276		679,276	679,276		679,276
Maïs		10,992				89,269		20,825		121,086	121,086	551	120,535
Lin		12,624								12,624	12,624	12,624	
Farine	30	10,963				4,124			30	15,087	15,117	10,993	4,124
Fruits et légumes		1,520			6				6	1,520	1,526	1,520	6
Effets de ménage	20								20		20	20	
Fer, en gueuse et loupe	4,225	2,550						225	4,225	2,775	7,000	6,975	25
Fer et acier, tout autre	14,576	2,907						21,556	14,576	24,463	39,039	15,187	23,852
Marchandises	58,297	2,873	22,666		54,848	11,715		2	135,811	14,590	150,401	86,166	64,235
Avoine	170	164,442				457		3,977	170	168,876	169,046	156,689	12,357
Autres prod. du moulin						5,152				5,152	5,152		5,152
" bois		920				2,310				3,230	3,230	920	2,310
Minerai, tout autre	60	4,625	1,197		14,976			190	16,233	4,815	21,048	7,024	14,024
Fer	60	4,098			2,996			20,137	3,056	24,235	27,291	4,158	23,133
Pois								840		840	840		840
Pétrole		61,091			16			10,541	16	71,632	71,648	61,091	10,557
Bois de pulpe			207,451						207,451		207,451	207,451	
Bois de sciage			1,135	2,519		17,589			1,135	20,108	21,243	3,654	17,589
Bois équarri		4,650				1,381				6,031	6,031	4,650	1,381
Sucre	9,640	4,563			15,705			200	25,345	4,763	30,108	14,583	15,525
Sel		142								142	142	142	
Sable et pierre		350	2,100		4,694	1,170			6,794	1,520	8,314	2,450	5,864
Blé	1,440	771,672	7,737			22,310		152,022	9,177	946,004	955,181	692,522	262,659
Vins, liqueurs et bières	839	288			279				1,118	288	1,406	1,127	279
Total fret	110,005	1,086,827	242,286	2,519,	329,449	156,167	4,015	909,791	685,755	2,155,304	2,841,059	1,336,606	1,504,453

TABLEAU 7 (n° 4)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur le canal Welland pendant la saison de navigation de 1915.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Houille, bitumineuse	....	71	....	....	....	....	....	16,533	....	16,604	16,604	30	16,574
Marchandises	....	14	....	....	....	....	....	....	....	14	14	14	....
Minerai, tout autre	....	1,000	....	....	....	....	....	....	....	1,000	1,000	1,000	....
Volailles, gib., poissons	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1	1	....
Bois à pulpe	70,705	....	....	....	....	....	....	....	70,705	....	70,705	70,705	....
Sable et pierre	....	17,900	....	....	....	....	....	113,729	....	131,629	131,629	17,900	113,729
Total, fret	70,705	18,986	....	....	....	....	....	130,262	70,705	149,248	219,953	89,650	130,303

TABLEAU 7 (n° 5)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1915.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	153	11							153	11	164	164	
Tous autres animaux	732	2,899							732	2,899	3,631	3,631	
Orge	19	25,742							19	25,742	25,761	25,665	96
Sarrasin	2	3			5				7	3	10	2	8
Ciment, briques, etc	17,042	2,409							17,042	2,409	19,451	18,565	886
Houille, anthracite	981	72				402		362,214	981	362,688	363,669	805	362,864
" bitumineuse	136,523	940						688,049	136,523	688,989	825,512	137,061	688,451
Coke		60								60	60	60	
Maïs	24	24,382						13,161	24	37,543	37,567	31	37,536
Viandes préparées	14	18							14	18	32	32	
Lin		10,317								10,317	10,317	10,317	
Farine	1,610	16,571							1,610	16,571	18,181	18,181	
Fruits et légumes	283	5,091							283	5,091	5,374		5,374
Foin	3,574	1,098							3,574	1,098	4,672	4,672	
Peaux et cuir		7	1						1	7	8	8	
Effets de ménage	573	968	2	4	9				584	972	1,556	1,551	5
Fer en gueuse et loupes	4,058	4,302			2				4,060	4,302	8,362	8,180	182
Fer et acier, tout autre	17,189	12,308						9,238	17,189	21,546	38,735	29,541	9,194
Bestiaux	98	339			3	1		2	101	342	443	439	4
Marchandises	47,801	40,902	25,400		20	1	1,874		75,095	40,903	115,998	113,391	2,607
Avoine	77	149,481						2,549	77	152,030	152,107	143,607	8,500
Autres prod. de moulin	716	1,326							716	1,326	2,042	2,042	
" emballages	184	334							184	334	518	518	
" bois	2,969	4,128							2,969	4,128	7,097	7,097	
Minerai, tout autre		185								185	185	185	
" de fer		60						9,342		9,402	9,402	60	9,342
Pois	4	32							4	32	36	36	
Pétrole	711	43,817						16,720	711	60,537	61,248	44,528	16,720
Volailles, gib. et poissons		51			1	1			1	52	53	51	2
Pommes de terre	80	449			2				82	449	531	529	2
Bois de pulpe	73,249	201	366,873						440,122	201	440,323	440,323	
Bois de service, scié	22,743	123,078	834						23,577	123,078	146,655	146,655	
Bardeaux		13								13	13	13	
Bois équarri	1,144	6,023							1,144	6,023	7,167	7,155	12
Sucre	22,654	3,001							22,654	3,001	25,655	24,574	1,081
Sel	1,468	782							1,468	782	2,250	1,932	318
Sable et pierre	47,396	76,067							47,396	76,067	123,463	121,924	1,539
Blé	14,225	766,638	8,134					158,928	22,359	925,566	947,925	707,936	239,989
Vins, liqueurs et bières	3,081	213							3,081	213	3,294	3,294	
Total, fret	421,377	1,324,318	401,244	4	42	405	1,874	1,260,203	824,537	2,584,930	3,409,467	2,024,755	1,384,712

TABLEAU 7 (n° 6)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1915.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports. des États-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des États-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	États-U.
Instruments aratoires		1								1	1	1	
Tous autres animaux	50	314							50	314	364	364	
Orge		25,108								25,108	25,108	25,012	96
Ciment, briques, etc	10,229	1							10,229	1	10,230	10,230	
Houille, anthracite								355,465		355,465	355,465		355,465
" bitumineuse	7,664							670,356	7,664	670,356	678,020	7,664	670,356
Maïs		5,482						13,161		18,643	18,643		18,643
Lin		10,317								10,317	10,317	10,317	
Farine	30	10,295							30	10,295	10,325	10,325	
Fruits et légumes		4,619								4,619	4,619	4,619	
Foin		150								150	150	150	
Peaux et cuir		4								4	4	4	
Effets de ménages	257	713							257	713	970	970	
Fer en gueuse et loupes	1,196	2,862							1,196	2,862	4,058	4,058	
Fer et acier, tout autre	8,786	3,343						9,238	8,786	12,581	21,367	12,173	9,194
Bestiaux		6								6	6	6	
Marchandises	39,940	32,281	25,400						65,340	32,281	97,621	97,619	2
Avoine		148,526						2,549		151,075	151,075	142,575	8,500
Autres produits d'emballage		264								264	264	264	
Autres bois		775								775	775	775	
Minerai, tout autre		125								125	125	125	
Minerai de fer								9,342		9,342	9,342		9,342
Pétrole		42,292						16,720		59,012	59,012	42,292	16,720
Bois de pulpe	71,857		366,873						438,730		438,730	438,730	
Bois de service, scié	2,269		834						3,103		3,103	3,103	
Bois équarri		4,650								4,650	4,650	4,650	
Sucre	20,647	2,778							20,647	2,778	23,425	23,425	
Sel	32	142							32	142	174	174	
Blé	1,440	766,273	8,134					158,928	9,574	925,201	934,775	694,786	239,989
Vins, liqueurs et bières	2,163	181							2,163	181	2,344	2,344	
Total, fret	166,560	1,061,502	401,241					1,235,759	567,801	2,297,261	2,865,062	1,536,755	1,328,307

TABLEAU 7 (n° 7)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article de fret intermédiaire transportée sur les canaux du Saint-Laurent pendant la saison de navigation de 1915.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des États-Unis.		De ports des États-Unis à des ports des États-Unis.		De ports des États-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	États-U.
Instruments aratoires	153	10							153	10	163	163	
Tous autres animaux	682	2,585							682	2,585	3,267	3,267	
Orge	19	634							19	634	653	653	
Sarrasin	2	3			5				7	3	10	2	8
Ciment, briques, etc.	6,813	2,408							6,813	2,408	9,221	8,335	886
Houille, anthracite	981	72				402		6,749	981	7,223	8,204	805	7,399
" bitumineuse	128,859	940						17,693	128,859	18,633	147,492	129,397	18,095
Coke		60								60	60	60	
Maïs	24	18,900							24	18,900	18,924	31	18,893
Viandes préparées	14	18							14	18	32	32	
Farine	1,580	6,276							1,580	6,276	7,856	7,856	
Fruits et légumes	283	472							283	472	755	755	
Foin	3,574	948							3,574	948	4,522	4,522	
Peaux et cuir		3	1						1	3	4	4	
Effets de ménage	316	255	2	4	9				327	259	586	581	5
Fer en gueuse et loupes	2,862	1,440			2				2,864	1,440	4,304	4,122	182
Fer et acier, tout autre	8,403	8,965							8,403	8,965	17,368	17,368	
Bestiaux	98	333			3	1		2	101	336	437	433	4
Marchandises	7,861	8,621			20	1	1,874		9,755	8,622	18,377	15,772	2,605
Avoine	77	955							77	955	1,032	1,032	
Autres prod. de moulin	716	1,326							716	1,326	2,042	2,042	
Autres produits d'emballage	184	70							184	70	254	254	
Autres bois	2,969	3,353							2,969	3,353	6,322	6,322	
Minerai, tout autre		60								60	60	60	
" de fer		60								60	60	60	
Pois	4	32							4	32	36	36	
Pétrole	711	1,525							711	1,525	2,236	2,236	
Volaille, gib. et poisson		51			1	1			1	52	53	51	2
Pommes de terre	80	449			2				82	449	531	529	2
Bois de pulpe	1,392	201							1,392	201	1,593	1,593	
Bois de service, scié	20,474	123,078							20,474	123,078	143,552	143,552	
Bardeaux		13								13	13	13	
Bois équarri	1,144	1,373							1,144	1,373	2,517	2,505	12
Sucre	2,007	223							2,007	223	2,230	1,149	1,081
Sel	1,436	640							1,436	640	2,076	1,758	318
Sable et pierre	47,396	76,067							47,396	76,067	123,463	121,924	1,539
Blé	12,785	365							12,785	365	13,150	13,150	
Vins, liqueurs et bières	918	32							918	32	950	950	
Total, fret	254,817	262,816	3	4	42	405	1,874	24,444	256,736	287,669	544,405	493,374	510,31

TABLEAU 7 (n° 8)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Chambly pendant la saison de navigation de 1915.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis		Des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis		Des ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Instruments aratoires	168	12							168	12	180	180	
Tous autres animaux	9	15							9	15	24	24	
Orge	18	8							18	8	26	26	
Ciment, briques, etc	391	13							391	13	404	404	
Houille, anthracite	73							113,915	73	113,915	113,988	73	113,915
Coke								263		263	263		263
Maïs	118	5							118	5	123	123	
Viandes préparées	10	5							10	5	15	15	
Farine	1,045	29							1,045	29	1,074	1,074	
Fruits et légumes	318	831							318	831	1,149	1,149	
Foin	26	3,356	160						186	3,356	3,542	3,542	
Paux et cuir	13								13		13	13	
Effets de ménage	143	51							143	51	194	194	
Fer en gueuse et loupes	78								78		78	78	
Fer et acier, tout autre	391	49							391	49	440	440	
Bestiaux	3	150							3	150	153	153	
Marchandises	458	532	1,168					15,503	1,626	16,035	17,661	2,158	15,503
Avoine	55	652							55	652	707	707	
Autres prod. de moulin	171	41							171	41	212	212	
Autres emballage	109	439							109	439	548	548	
Autres bois	30							153	30	153	183	30	153
Minerai, toute autre								49,962		49,962	49,962		49,962
Pois	58	32							58	32	90	90	
Pétrole	207								207		207	207	
Volaille, gib. et poiss	3	28							3	28	31	31	
Pommes de terre	133	53							133	53	186	186	
Bois de pulpe			151,316						151,316		151,316	151,316	
Bois de sciage	317		127,214						127,531		127,531	127,531	
Bardeaux	111								111		111	111	
Bois équarri								976		976	976		976
Sucre	163	4						1,581	163	1,585	1,748	167	1,581
Sel	488	4						168	488	172	660	492	168
Sable et pierre	470		360					3,995	830	3,995	4,825	830	3,995
Blé	39	15							39	15	54	54	
Vins, liqueurs et bières	32	1							32	1	33	33	
Total, fret	5,648	6,325	280,218					186,516	285,866	192,841	478,707	292,191	186,516

TABLEAU 7 (n° 9)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Chambly pendant la saison de navigation de 1915.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis		Des ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis		Des ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Orge	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	1	....
Ciment, briques, etc	....	26	....	....	....	....	....	....	....	26	26	26	....
Houille bitumineuse	....	2,003	....	....	....	....	....	....	....	2,003	2,003	2,003	....
Farine	4	19	....	....	....	....	....	....	4	19	23	23	....
Fruits et légumes	8	2	....	....	....	....	....	....	8	2	10	10	....
Foin	52	....	....	....	....	....	....	....	52	....	52	52	....
Fer en gueuse et loupes	7	14	....	....	....	....	....	....	7	14	21	21	....
Bestiaux	1	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	1	....
Marchandises	124	134	....	....	....	....	....	....	124	134	258	258	....
Avoine	90	8	....	....	....	....	....	....	90	8	98	98	....
Autres prod. de moulin	20	5	....	....	....	....	....	....	20	5	25	25	....
Autres emballages	2	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	2	....
Pétrole	5	....	....	....	....	....	....	....	5	....	5	5	....
Volaille, gib. et poiss.	....	7	....	....	....	....	....	....	....	7	7	7	....
Pommes de terre	171	....	....	....	....	....	....	....	171	....	171	171	....
Bois de sciage	....	179	....	....	....	....	....	....	....	179	179	179	....
Sucre	3	1	....	....	....	....	....	....	3	1	4	4	....
Sel	3	5	....	....	....	....	....	....	3	5	8	8	....
Blé	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	1	1	....
Total, fret	491	2,404	....	....	....	....	....	....	491	2,404	2,895	2,895	....

TABLEAU 7 (n° 10)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Murray pendant la saison de navigation de 1915.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-Unis.
Tous autres animaux		6								6	6	6	
Houille, anthracite								1,185		1,185	1,185		1,185
" bitumineuse	20	800						781	20	1,581	1,601		1,601
Fruits et légumes	119	30							119	30	149	149	
Effets de ménage		3								3	3	3	
Fer et acier, tout autre	65	40							65	40	105	105	
Marchandises	3,998	1,848							3,998	1,848	5,846	5,846	
Aut. prod. de moulins		3								3	3	3	
Autres emballages		265								265	265	265	
Pommes de terre		1								1	1	1	
Sucre	425								425		425	425	
Sable et pierre	20,995								20,995		20,995	20,995	
Vins, liqueurs et bières	74	70							74	70	144	144	
Total, fret	25,696	3,066						1,966	25,696	5,032	30,728	27,942	2,78

TABLEAU 7 (n° 11)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Murray pendant la saison de navigation de 1915.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-Unis.
Instruments aratoires	128	10							128	10	138	138	
Tous autres animaux	5	2,303							5	2,303	2,308	2,308	
Orge	19								19		19	19	
Sarrasin	2								2		2	2	
Ciment, briques, etc	998	53							998	53	1,051	1,051	
Houille, anthracite	60						977		1,037		1,037		1,037
" bitumineuse	34,008						2,221		36,229		36,229	33,620	2,609
Maïs	19	1							19	1	20	20	
Viandes préparées	5	11							5	11	16	16	
Farine	456	14							456	14	470	470	
Fruits et légumes	140	396							140	396	536	536	
Foin	2	1,170							2	1,170	1,172	1,172	
Peaux et cuir		1								1	1	1	
Effets de ménage	152	112							152	112	264	264	
Fer en gueuse et loupes	490	28							490	28	518	518	
Fer et acier, tout autre	423	4							423	4	427	427	
Bestiaux	88	274							88	274	362	362	
Marchandises	4,221	5,078		911			1,318		5,539	5,989	11,528	10,210	1,318
Avoine	46	525							46	525	571	571	
Autres prod. de moulin	125	663							125	663	788	788	
" emballages	101	49							101	49	150	150	
" bois		1,108								1,108	1,108	1,108	
Pois	1	32							1	32	33	33	
Pétrole	422	136							422	136	558	558	
Volaille, gib. et poisson		52								52	52	52	
Pommes de terre	57	443							57	443	500	500	
Bois à pulpe	152	78,745		57,243					152	135,988	136,140	136,140	
Bardeaux		13								13	13	13	
Bois équarri		18,408								18,408	18,408	18,408	
Sucre	407	58							407	58	465	465	
Sel	542	10							542	10	552	552	
Sable et pierre	150	56,105							150	56,105	56,255	56,255	
Blé	91								91		91	91	
Vins, liqueurs et bières	573	15							573	15	588	588	
Total, fret	43,883	165,817		58,154			4,516		48,399	223,971	272,370	267,406	4,964

TABLEAU 7 (n° 12)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Rideau pendant la saison de navigation de 1915.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis.		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Et.-Unis.
Instruments aratoires	63	14							63	14	77	77	
Tous autres animaux	589	882							589	882	1,471	1,471	
Ciment, briques, etc	25	232							25	232	257	257	
Houille, anthracite	1	58						6,339	1	6,397	6,398	59	6,339
" bitumineusé	1,055	6						55	1,055	61	1,116	1,057	59
Coke	1								1		1	1	
Maïs		36								36	36	36	
Viandes préparées	7	7							7	7	14	14	
Lin	8								8		8	8	
Farine	6	76							6	76	82	82	
Fruits et légumes	21	70							21	70	91	91	
Foin	376	17							376	17	393	393	
Peaux et cuir	3	1							3	1	4	4	
Effets de ménage	36	26							36	26	62	62	
Fer en gueuse et loupes	401	16							401	16	417	417	
Fer et acier, tout autre	649	32							649	32	681	681	
Bestiaux	3								3		3	3	
Marchandises	3,673	2,999							3,673	2,999	6,672	6,672	
Avoine	36	444							36	444	480	480	
Autres prod. de moulin	157	272							157	272	429	429	
Autres produits, emballages	143	49							143	49	192	192	
Autres produits, bois	1,360	247							1,360	247	1,607	1,582	25
Minerai, tout autre		461	125						125	461	586	586	
Pois	2								2		2	2	
Pétrole	225	244							225	244	469	469	
Volaille, gib. et poisson	2	3							2	3	5	5	
Bois de pulpe	11								11		11	11	
Bois de service, scié	2,126	6,229							2,126	6,229	8,355	8,355	
Bardeaux	43	2							43	2	45	45	
Bois équarri	190	3							190	3	193	193	
Sucre	343	157							343	157	500	500	
Sel	401	205							401	205	606	606	
Sable et pierre	60,475	28,597							60,475	28,597	89,072	89,072	
Vins, liqueurs et bières	420	25							420	25	445	445	
Laine	1								1		1	1	
Total, fret	72,852	41,410	125					6,394	72,977	47,804	120,781	114,358	6,423

TABLEAU 7 (n° 13)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur les canaux de la Vallée de la Trent pendant la saison de navigation de 1915.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports canadiens à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports des Etats-Unis.		De ports des Etats-Unis à des ports canadiens.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	Et.-Unis.
Instruments aratoires	16	3	....	....	....	....	....	....	16	3	19	19	....
Tous autres animaux	15	37	....	....	....	....	....	....	15	37	52	52	....
Ciment, briques, etc	161	9	....	....	....	....	....	....	161	9	170	170	....
Houille, anthracite	109	7	....	....	....	....	....	....	109	7	116	116	....
" bitumineuse	98	38	....	....	....	....	....	....	98	38	136	136	....
Viandes préparées	1	1	....	....	....	....	....	....	1	1	2	2	....
Farine	28	6	....	....	....	....	....	....	28	6	34	34	....
Fruits et légumes	15	1	....	....	....	....	....	....	15	1	16	16	....
Foin	16	7	....	....	....	....	....	....	16	7	23	23	....
Effets de ménage	53	1	....	....	....	....	....	....	53	1	54	54	....
Fer en gueuse et loupes	5	....	....	....	....	....	....	....	5	....	5	5	....
Fer et acier, tout autre	83	....	....	....	....	....	....	....	83	....	83	83	....
Bestiaux	198	45	....	....	....	....	....	....	198	45	243	243	....
Marchandises	1,374	1,002	....	....	....	....	....	....	1,374	1,002	2,376	2,376	....
Avoine	2	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	2	....
Autre prod. de moulin	92	12	....	....	....	....	....	....	92	12	104	104	....
" produit, emballages	....	2	....	....	....	....	....	....	....	2	2	2	....
" bois	7,661	19,925	....	....	....	....	....	....	7,661	19,925	27,586	27,586	....
Minerai, tout autre	37	....	....	....	....	....	....	....	37	....	37	37	....
Pétrole	42	....	....	....	....	....	....	....	42	....	42	42	....
Pommes de terre	9	13	....	....	....	....	....	....	9	13	22	22	....
Bois de pulpe	126	14,742	....	....	....	....	....	....	126	14,742	14,868	14,868	....
Seigle	25	....	....	....	....	....	....	....	25	....	25	25	....
Bois de service, scié	933	638	....	....	....	....	....	....	933	638	1,571	1,571	....
Bardeaux	90	41	....	....	....	....	....	....	90	41	131	131	....
Bois équarri	129	290	....	....	....	....	....	....	129	290	419	419	....
Sucre	2	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	2	....
Blé	1,764	....	....	....	....	....	....	....	1,764	....	1,764	1,764	....
Total, fret	13,083	36,821	....	....	....	....	....	....	13,083	36,821	49,904	49,904	....

TABLEAU 7 (n° 14)—ÉTAT GÉNÉRAL indiquant la quantité de chaque article transportée sur le canal Rideau pendant la saison de navigation de 1915.

Articles.	De ports canadiens à des ports du Canada.		De ports du Canada à des ports des Etats-Unis		De ports américains à des ports américains.		De ports des Etats-Unis à des ports du Canada.		Tonnes.		Nombre total de tonnes.	Provenance de la cargaison.	
	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.	Montée.	Descente.		Canada.	E.-U.
Tous autres animaux	2	....	....	....	....	....	....	....	2	....	2	....	....
Houille, anthracite	165	....	....	....	....	....	....	....	165	....	165	....	....
Marchandises	15	172	....	....	....	....	....	....	15	172	187	....	....
Autres bois	4,884	10	....	....	....	....	....	....	4,884	10	4,894	....	....
Volaille, gib. et poisson	3	....	....	....	....	....	....	....	3	....	3	....	....
Sable et pierre	16,731	....	....	....	....	....	....	....	16,731	....	16,731	....	....
Total fret	21,800	182	....	....	....	....	....	....	21,800	182	21,982	21,982	....

TABLEAU 8—État indiquant le tonnage classifié des navires de toutes sortes

CANAL DU SAULT-

CANADIEN.

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	5,000 à 5,704 tonnes........	1	5,704	1	5,000 à ...... tonnes........	....	....
2	4,000 " 5,000 "	3	13,550	2	4,000 " 5,000 "	....	....
3	3,000 " 4,000 "	4	13,550	3	3,000 " 4,000 "	....	....
4	2,000 " 3,000 "	14	30,600	4	2,000 " 3,000 "	1	2,132
5	1,000 " 2,000 "	63	83,350	5	1,000 " 2,000 "	....	....
6	Au-des. 1,000 "	71	11,820	6	Au-des. 1,000 "	34	6,230
	Total................	156	158,574		Total................	35	8,362

CANAL

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,905 tonnes..........	107	118,209	1	250 à 1,951 tonnes..........	28	20,751
2	200 " 249 "	3	600	2	200 " 249 "	4	800
3	150 " 199 "	1	150	3	150 " 199 "	6	900
4	100 " 149 "	2	225	4	100 " 149 "	6	600
5	50 " 99 "	6	500	5	50 " 99 "	4	230
6	Au-des. 50 "	37	1,085	6	Au-des. 50 "	1	40
	Total................	156	120,769		Total................	49	23,321

CANAUX DU SAINT-

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,629 tonnes..........	113	110,248	1	250 à 1,226 tonnes..........	101	48,975
2	200 " 249 "	3	640	2	200 " 249 "	20	4,130
3	150 " 199 "	8	1,310	3	150 " 199 "	44	6,530
4	100 " 149 "	12	1,420	4	100 " 149 "	61	7,300
5	50 " 99 "	23	1,505	5	50 " 99 "	44	3,330
6	Au-des. 50 "	33	940	6	Au-des. 50 "	9	205
	Total................	192	116,063		Total................	279	70,470

CANAUX RIDEAU, OTTAWA ET

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 370 tonnes............	3	950	1	250 à .... tonnes............	3	750
2	200 " 249 "	....	....	2	200 " 249 "	4	800
3	150 " 199 "	5	820	3	150 " 199 "	29	4,860
4	100 " 149 "	6	730	4	100 " 149 "	35	4,120
5	50 " 99 "	14	770	5	50 " 99 "	21	1,500
6	Au-des. 50 "	42	810	6	Au-des. 50 "	18	385
	Total................	70	4,080		Total................	110	12,415

passés par les canaux suivants pendant la saison de navigation de 1915.

SAINTE-MARIE.

AMÉRICAIN.

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	5,000 à 6,498 tonnes.	69	375,548	1	5,000 à ..... tonnes.	....	....
2	4,000 " 5,000 "	69	321,100	2	4,000 " 5,000 "	....	....
3	3,000 " 4,000 "	90	312,650	3	3,000 " 4,000 "	1	3,200
4	2,000 " 3,000 "	31	82,350	4	2,000 " 3,000 "	1	2,350
5	1,000 " 2,000 "	25	41,250	5	1,000 " 2,000 "	....	....
6	au-des. 1,000 "	28	9,180	6	Au-des. 1,000 "	1	50
	Total................	312	1,142,078		Total................	3	5,600

WELLAND.

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 2,146 tonnes.	67	76,721	1	250 à 1,953 tonnes.	5	5,328
2	200 " 249 "	0	....	2	200 " 249 "	2	450
3	150 " 199 "	3	500	3	150 " 199 "	2	300
4	100 " 149 "	1	100	4	100 " 149 "	2	200
5	50 " 99 "	7	470	5	50 " 99 "	1	60
6	Au-des. 50 "	25	430	6	Aû-des. 50 "	6	120
	Total................	103	78,221		Total................	18	6,458

LAURENT.

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à 1,836 tonnes.	45	47,933	1	250 à 400 tonnes.	7	2,490
2	200 " 249 "	2	480	2	200 " 249 "	1	200
3	150 " 199 "	1	170	3	150 " 199 "	3	500
4	100 " 149 "	3	390	4	100 " 149 "	46	5,190
5	50 " 99 "	4	295	5	50 " 99 "	117	10,520
6	Au-des. 50 "	4	75	6	Au-des. 50 "	9	175
	Total................	59	49,343		Total................	183	19,075

CHAMBLY.

Classe.	Vapeurs.	Nombre.	Tonnage.	Classe.	Voiliers.	Nombre.	Tonnage.
1	250 à ... tonnes.	....	....	1	250 à ... tonnes.	....	....
2	200 " 249 "	....	....	2	200 " 249 "	....	....
3	150 " 199 "	....	....	3	150 " 199 "	5	810
4	100 " 149 "	....	....	4	100 " 149 "	128	14,020
5	50 " 99 "	....	....	5	50 " 99 "	317	29,955
6	Au-des. 50 "	....	....	6	Au-des. 50 "	2	90
	Total................	....	....		Total................	452	44,875

ANNEXE

CANAUX CANADIENS

Les systèmes de canaux du Canada, sous le contrôle du gouvernement et relativement aux lacs et aux rivières navigables, sont comme suit:—

Premièrement—Ligne directe de Montréal à la tête du lac Supérieur (tirant d'eau minimum de 14 pieds).

	Milles.
1. Canal Lachine	$8\frac{1}{2}$
Lac Saint-Louis et fleuve Saint-Laurent	16
2. Canal Soulanges	14
Lac Saint-Francois et fleuve Saint-Laurent	31
3. Canal Cornwall	$11\frac{1}{4}$
Fleuve Saint-Laurent	5
4. Canal de la Pointe-Farran	$1\frac{1}{2}$
Fleuve Saint-Laurent	$9\frac{1}{2}$
5. Canal du Rapide-Plat	$3\frac{3}{8}$
Fleuve Saint-Laurent	4
6. Canal des Galops	$7\frac{1}{3}$
Fleuve Saint-Laurent et lac Ontario	228
7. Canal Welland	$26\frac{3}{4}$
Lac Erié, rivière Détroit, lac Saint-Clair, lac Huron, etc	574
8. Canal du Sault-Sainte-Marie	$1\frac{1}{4}$
Du lac Supérieur à Port-Arthur	272
Total	1,214
A Duluth	1,336
A Chicago	1,240

Deuxièmement—D'Ottawa au lac Champlain.

1. Grenville; 2. Carillon; 3. Sainte-Anne; 4. Chambly; 5. Saint-Ours.

Troisièmement—D'Ottawa à Kingston et à Perth.

1. Canal Rideau.

Quatrièmement—Du lac Ontario, à Trenton, au lac Huron, à l'embouchure de la rivière Severn.

1. Canal de la Trent (non terminé).

Cinquièmement—De l'océan aux lacs Bras-d'Or.

1. Canal de Saint-Pierre.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent avec le réseau de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Saint-Clair, Huron et Supérieur, ainsi que les canaux qui les relient, forme un service de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Isle à Port-Arthur, à la tête du lac Supérieur, soit une distance de 2,217 milles anglais. La distance jusqu'à Duluth est de 2,339 milles anglais. La distance jusqu'à Chicago est de 2,243 milles.

Du détroit de Belle-Isle à l'embouchure du Saint-Laurent, à Montréal, la distance est de 1,003 milles. De Québec à Montréal, la distance est de 160 milles. En raison du peu de profondeur des eaux sur une certaine étendue du fleuve, entre ces deux endroits, particulièrement dans le lac Saint-Pierre, les vaisseaux qui tiraient plus de 10 à 12 pieds d'eau étaient autrefois dans l'impossibilité de passer pendant la majeure partie de la navigation. En 1826, la question du creusage du chenal a été réglée, mais ce n'est qu'en 1844 que les travaux de dragage ont commencé. Cette année-là on a commencé à creuser un nouveau chenal droit, mais le projet a été abandonné en 1847. En 1851 on a commencé le creusage du chenal actuel. A cette époque la profondeur du chenal à eau basse était de 10 pieds 6 pouces En 1869, cette profondeur était portée à 20 pieds, à 25 pieds en 1882, et à l'expiration de 1888 on atteignait une profondeur de 27½ pieds à l'étiage sur une distance de 108 milles à partir de Montréal, jusqu'à un point où la marée commence à se faire sentir. Ces travaux se continuent à présent aux frais du gouvernement du Canada, qui, en 1888, sous l'empire de l'acte 51 Vic., ch. 5, de la même année, a pris à sa charge la dette contractée pour cet objet. Le chenal a une largeur minima de 300 pieds, qui se porte à 550 dans les courbes. Le chenal est indiqué par des feux et des bouées.

La navigation, fermée par la glace en hiver, s'ouvre vers la fin d'avril.

Grâce à ces travaux, Montréal a été mis à la tête de la navigation océanique, et c'est là que commence le réseau des canaux du Saint-Laurent, grâce auxquels on évite les divers rapides obstruant le canal en amont et qui donnent accès, par le canal Welland, les grands lacs et le canal Sault-Sainte-Marie, à la tête du lac Supérieur.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens construits entre Montréal et le lac Supérieur sont ceux de Lachine, de Soulanges, de Cornwall, de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat, des Galops, de Murray, de Welland et du Sault-Sainte-Marie. Leur longueur collective est de 73 milles; la chute totale directement évitée par les écluses est de 553¼ pieds, et le nombre d'écluses qu'un vaisseau aurait à passer de Montréal, tête de la navigation océanique, à la tête du lac Supérieur, est de 48. Le canal de Soulanges remplace le canal de Beauharnois; ce dernier ne devant plus servir à la navigation.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal canadien du Sault-Sainte-Marie, ainsi que le canal des chutes Sainte-Marie, situé sur le côté américain de la rivière Sainte-Marie. Ces deux canaux sont exempts de péages.

Il importe de remarquer que l'agrandissement des canaux sur la route principale entre Montréal et le lac Erié comprend les écluses, dont voici les dimensions minima:—Longueur, 270 pieds, largeur, 45 pieds, profondeur d'eau sur les seuils, 14 pieds. La longueur des vaisseaux qui pourront passer est restreinte à 255 pieds. A la Pointe-Farran, dans le canal du même nom. l'écluse a une longueur de 800 pieds. Une écluse semblable est construite à Iroquois, dans le canal des Galops, ce qui permet de faire passer toute une touée à la fois.

CANAL LACHINE.

Première construction commencée en	1821
" terminée en	1825
Premier agrandissement commencé en	1843
" terminé en	1848
Deuxième agrandissement commencé en	1873
" terminé en	1901
Longueur du canal	8½ milles anglais.
Nombre des écluses	5
Dimensions des écluses	270 pieds sur 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	45 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils à 2 écluses.	18 "
" " 3 écluses.	14 "
Largeur moyenne du nouveau canal	150 "

Les anciennes écluses d'ascension, de 200 pieds sur 45 pieds, sont encore utilisables à 9 pieds d'eau sur les buscs.

Le canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes. Il y a deux entrées à chaque extrémité.

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'à la ville de Lachine, et permet d'éviter les rapides Saint-Louis, première série de rapides qui empêchent de remonter le Saint-Laurent. Ils sont à une distance de 1,006 milles du détroit de Belle-Isle.

CANAL DE SOULANGES.

Construction commencée en	1892
Ouvert au trafic en	1899
Longueur du canal	14 milles anglais.
Nombre des écluses d'ascension	4
" de prise d'eau	1
Dimensions des écluses	280 pieds sur 45 pieds.
Chute totale des écluses	84 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	15 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface	164 "
Nombre de lumières à arc	219 de 2,000 bougies chacune.

Le canal s'étend depuis la Pointe des Cascades jusqu'à Coteau-Landing' évitant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Coteau.

La distance de la tête du canal Lachine au pied du canal de Soulanges est de 16 milles.

CANAL DE CORNWALL.

Commencé à 9 pieds en	1844
Ouvert d'abord en	1847
Agrandissement commencé en	1897
" terminé en	1900
Longueur du canal	11 milles anglais.
Nombre des écluses	6
Dimensions des écluses	270 pieds sur 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	90 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "

Les vieilles écluses d'ascension, de 200 x 45 pieds, aussi utiles, ont 9 pieds d'eau sur les buscs.

Depuis la tête du canal de Soulanges jusqu'au pied du canal de Cornwall il y a un intervalle de 31 milles sur le lac Saint-François, qu'on est à rendre navigable pour les vaisseaux tirant 14 pieds d'eau.

Le canal de Cornwall se continue au delà des rapides du Long-Sault, depuis la ville de Cornwall jusqu'à Dickinson's-Landing.

CANAUX DE WILLIAMSBURG.

Les canaux de la Pointe-Farran, du Rapide-Plat et des Galops sont connus sous la désignation collective de canaux de Williamsburg.

CANAL DE LA POINTE-FARRAN.

Commencé à 9 pieds en		1844
Ouvert en		1847
Agrandissement commencé en		1897
" terminé en		1900
Longueur du canal	1½ mille.	
Nombre des écluses	1	
Nouvelle écluse	800 x 45 pieds.	
Ancienne écluse	200 x 45 "	
Ascension totale par les écluses	3⅔ pieds.	
Hauteur de l'eau sur le seuil de la nouvelle écluse	14 "	
Hauteur de l'eau sur le seuil de l'ancienne écluse	9 "	
Largeur du canal au fond	90 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau	154 "	

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe-Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe-Farran et de passer toute la touée à la fois. A la descente, les navires peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Commencé à 9 pieds en	1844
Ouvert en	1847
Agrandissement commencé en	1884
" terminé en	1897
Longueur du canal	3½ milles.
Nombre des écluses	2
Dimensions des écluses	270 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	11½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface	152 "

On peut aussi se servir de la vieille écluse, de 200 x 45 pieds, à 9 pieds d'eau sur les buscs.

De la tête du canal de la Pointe-Farran au pied du canal du Rapide-Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 9½ milles. Ce canal a été construit afin de permettre aux navires d'éviter les rapides à la remonte. Ceux qui descendent sautent les rapides sans danger.

CANAL DES GALOPS.

Commencé à neuf pieds en	1844
Ouvert en	1846
Agrandissement commencé en	1888
Agrandissement terminé en	1903
Longueur du canal	$7\frac{3}{4}$ milles.
Nombre des écluses	3
Dimensions des écluses (dont une est une écluse de prise d'eau)	800 sur 50 pieds. / 270 " 45 " / 303 " 45 "
Ascension totale par les écluses	$15\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	14 "
Largeur du canal au fond	80 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	144

De la tête du canal du Rapide-Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $4\frac{1}{2}$ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe-aux-Iroquois, de la Pointe-Cardinal et des Galops.

CANAL MURRAY.

Construction commencée en	1882
Construction terminée en	1890
Longueur entre les extrémités des jetées de l'est et de l'ouest	$5\frac{1}{6}$ milles.
Largeur au fond	80 pieds.
Largeur à la surface de l'eau	124 "
Profondeur à compter du plus bas niveau connu du lac	11 "
Pas d'écluses.	

Ce canal traverse l'isthme de Murray et relie, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté et du lac Ontario ce qui permet aux navires d'éviter la navigation en plein lac.

CANAL WELLAND.

Ligne principale de Port-Dalhousie, lac Ontario, à Port-Colborne, lac Erié.

	Ancienne ligne.	Ligne agrandie ou nouvelle.
Longueur du canal	$27\frac{1}{2}$ milles.	$26\frac{3}{4}$ milles
Portes auxilliaires — autrefois 3	2	1
Portes auxilliaires — d'ascension	26	25
Nombre d'écluses de prise d'eau	1	1
Dimensions	1 écluse 270 x 45 / 1 écluse 270 x 45 / " 200 x 45 / 1 (de partage) 230 x 45 / 24 écluses 150 x 26 pds 6 pcs	270 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	$326\frac{3}{4}$ pieds	$326\frac{3}{4}$ pieds
Hauteur de l'eau sur les seuils	$10\frac{1}{4}$ "	14 "
Construction commencée à 8 pieds		1824
Construction terminée en		1833
Agrandissement commencé à 14 pieds en		1872
Agrandissement terminé en		1887

EMBRANCHEMENTS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal—		
De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland	2,622 pieds.	
Du canal, à Welland, à la rivière, par voie de l'écluse à l'aqueduc	300 "	
De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara	1,020 "	
Nombre des écluses.—Une à l'aqueduc et une à Port-Robinson	2	
Dimensions des écluses	150 x 26½ pieds.	
Ascension totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland	10 pieds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "	10 pouces.

RIGOLE D'ALIMENTATION DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Longueur du canal	21 milles.
Nombre des écluses	2
Dimensions des écluses	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 300 x {45 pieds. / 28}
Ascension totale par les écluses	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

EMBRANCHEMENT DE PORT-WELLAND.

Longueur du canal	1¾ mille.
Nombre des écluses	1
Dimensions de l'écluse	185 x 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse	7 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	7½ "

Le canal Welland a deux entrées sur le lac Ontario à Port-Dalhousie, une pour l'ancien canal et l'autre pour le nouveau.

De Port-Dalhousie à Allanburg, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes de canaux en service, l'ancienne ligne et la nouvelle ligne agrandie.

D'Allanburg à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Depuis la tête du canal Welland, sur une distance d'environ 580 milles, la navigation se fait en eau profonde à travers le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Saint-Clair, la rivière Saint-Clair, le lac Huron et la rivière Sainte-Marie jusqu'au canal du Sault. A partir du Sault jusqu'à Port-Arthur la distance par le lac Supérieur est de 274 milles, et jusqu'à Duluth de 397 milles.

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

Construction commencée en	1888	
Ouvert au trafic en	1895	
Longueur du canal, entre les extrémités des jetées d'entrée	7,742 pieds.	
Nombre des écluses	1	
Dimensions des écluses	900 x 60 pieds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils (au plus bas niveau connu de l'eau)	18 pieds et 3 pouces.	
Ascension totale	18 "	
Largeur du canal au fond	141 "	8 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	150 "	

Ce canal a été construit à travers l'île Sainte-Marie, sur le côté nord des rapides de la rivière Sainte-Marie, et par cette dernière réunit les lacs Huron et Supérieur sur le territoire canadien. Comme il a été constaté que la pile en maçonnerie de pont du Pacifique sur le canal, pile construite dans le chenal du canal, était un obstacle à la navigation, on l'a enlevée et le pont tournant couvre maintenant la largeur entière du chenal ou le lit du canal.

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON:

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en passant par le canal Lachine, ainsi que par la section navigable en bas de la rivière Ottawa et les canaux de l'Ottawa jusqu'à la cité d'Ottawa; et de là par la rivière et le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario, soit une distance de 245$\frac{5}{8}$ milles.

Après avoir quitté le canal de Lachine, voici quels sont les ouvrages qui ont été exécutés pour éviter les obstacles qui s'offrent à la navigation:—

Canaux de la rivière Ottawa.

L'écluse de Sainte-Anne.
Le canal de Carillon.
Le canal de Grenville.
Le canal Rideau

La différence du niveau (non compris celui du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension de 164 de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires du port de Montréal:

Sections de navigation.	Distances intermé-diaires.	Distances totales à partir de Montréal.
	Milles.	Milles.
Canal Lachine	8$\frac{1}{2}$	
Du canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23$\frac{1}{2}$
Ecluse Sainte-Anne et jetées	$\frac{1}{8}$	23$\frac{5}{8}$
De l'écluse Sainte-Anne au canal Carillon	27	50$\frac{5}{8}$
Canal de Carillon	$\frac{3}{4}$	51$\frac{3}{8}$
Du canal de Carillon au canal de Grenville	6$\frac{1}{4}$	57$\frac{5}{8}$
Canal de Grenville	5$\frac{3}{4}$	63$\frac{3}{8}$
Du canal de Grenville à l'entrée de la navigation du canal Rideau	56	119$\frac{3}{8}$
Navigation du Rideau aboutissant à Kingston	126$\frac{1}{4}$	245$\frac{5}{8}$

ÉCLUSE DE SAINTE-ANNE.

Construction commencée en	1814
" terminée en	1816
Reconstruction en bois	1833
" en maçonnerie	1843

	Ancienne écluse.	Nouvelle écluse.
Longueur du canal	$\frac{1}{8}$ mille.	$\frac{1}{8}$ mille.
Nombre des écluses	1	1
Dimensions des écluses	190 x 45 pieds.	200 x 45 pieds.
Ascension totale	3 pieds.	3 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 "	9 "

Cette écluse, avec jetées de direction en amont et en aval, permet d'éviter les rapides de Sainte-Anne, entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière Ottawa qui forme le lac des Deux-Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

CANAL DE CARILLON.

Construction commencée en	1819
" terminée en	1833
Agrandissement commencé en	1871
" terminé en	1887
Longueur du canal	¾ mille.
Nombre des écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	16 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ce canal permet d'éviter les rapides de Carillon.

De l'écluse de Sainte-Anne au pied du canal de Carillon il y a un intervalle navigable de 27 milles par le lac des Deux-Montagnes et la rivière Ottawa.

Par la construction du barrage de Carillon, sur la rivière Ottawa, on a élevé l'eau de 9 pieds, ce qui rend la rivière navigable en amont.

CANAL DE GRENVILLE.

Construction commencée en	1819
" terminée en	1833
Agrandissement commencé en	1871
" terminé en	1887
Longueur du canal	5¾ milles.
Nombre des écluses	5
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale	43¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Ce canal, par lequel les rapides du Long-Sault sont évités, est à environ 56 milles en aval de la cité d'Ottawa. Il n'y a aucun obstacle à la navigation, sur la rivière Ottawa, jusqu'à cet endroit.

NAVIGATION SUR LE RIDEAU.

Construction commencée en	1826
" terminée en	1832

La navigation du Rideau relie la rivière Ottawa, à Ottawa, à l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable	126¼ milles.
Nombre des écluses d'Ottawa à Kingston	35 d'ascension. 14 de descente.
Eclusement total ... 457½ pds.	292¼ d'ascension et de 165¼ chute à l'étiage.

Dimensions des écluses..................	134 x 33 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils..........	5 pieds.
Profondeur navigable sur les différents biefs..................................	5 "
Largeur du canal au fond..............	60 pieds dans la terre.
	54 " le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau....	80 pieds dans la terre.

EMBRANCHEMENT DE PERTH.

Construction commencée en...........................		1883
" terminée en................................		1892
Longueur du canal.....................	7 milles.	
Nombre des écluses....................	2	
Dimensions des écluses.....	134 x 33 pieds.	
Ascension totale par les écluses.........	26 pieds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils..........	5 pieds 6 pouces.	
Longueur du barrage..................	200 pieds.	
Largeur du canal au fond..............	40 " dans le roc.	
	60 " dans l'argile	
Largeur du canal à la surface de l'eau....	80 "	

L'embranchement de Perth, du canal Rideau, établit une communication entre la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, et la ville de Perth.

Le bief de partage de la ligne se trouve en amont du lac Rideau, mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des eaux qu'on y a menées. Ci-suit l'indication des sources d'alimentation:

A partir du point de partage, la route vers Ottawa passe par la rivière Rideau, et vers Kingston par la rivière Cataraqui. L'eau nécessaire à l'alimentation du canal provient des bassins de réserve dont la description est détaillée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories, savoir:—

1. Le bief de partage est alimenté par le lac Wolfe.

2. Les biefs de descente de l'est jusqu'à Ottawa sont alimentés par la rivière Tay et ses tributaires, rivière qui se jette dans le lac Rideau.

3. Les biefs de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, sont alimentés par le lac à la Vase et ses tributaires, autrefois appelé le lac du Diable, qui se jette dans le lac Opénicon.

Le lac Opénicon reçoit ses eaux du lac au Chevreuil et du lac du Rocher.

Toutes ces eaux des biefs de descente, grossies par celles du lac Loughboro, se jettent dans le lac aux Atocas. Ce dernier se déverse par l'issue de Round-Tail et forme la rivière Cataraqui. Grâce aux digues établies sur divers points, on a rendu cette rivière navigable jusqu'à Kingston.

RIVIÈRE RICHELIEU ET LE LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, à 46 milles en aval de Montréal; elle suit la rivière Richelieu et, par l'écluse de Saint-Ours, arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal de Chambly jusqu'à Saint-Jean, pour suivre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. Sa longueur, de Sorel à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York. De la frontière à New-York la distance est de 330 milles,

Le tableau qui suit donne les distances de Sorel à New-York.

Sections de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales.
	Milles.	Milles.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	14	14
De l'écluse du Saint-Ours au canal de Chambly	32	46
Canal de Chambly	12	58
Du canal de Chambly à la ligne frontière	23	81
De la ligne frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain avec la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ÉCLUSES DU BARRAGE DE SAINT-OURS.

Construction commencée en		1844
" terminée en		1849
Longueur	⅛ mille.	
Nombre des écluses	1	
Dimensions de l'écluse	200 x 45 pieds.	
Ascension totale par les écluses	5 pieds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 pieds à l'étiage.	
Longueur du barrage dans le chenal de l'est	300 " "	
Longueur du barrage dans le chenal de l'ouest	690 " "	

A Saint-Ours, situé à 14 milles de Sorel, le Richelieu est divisé en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal de l'est.

Le Richelieu a une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly, une distance de 23 milles.

CANAL DE CHAMBLY.

Construction commencée en		1831
" terminée en		1843
Longueur du canal	12 milles.	
Nombre des écluses	9	
Dimensions des écluses:—		
Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean	122 pieds.	de $22\frac{1}{4}$ à 24 pieds de large.
" d'ascension n° 2	124 "	
" " 3, 4, 5, 6,	118 "	
" " 7,8,9, écluses accolées	125 "	
Ascension totale par les écluses	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	$6\frac{1}{2}$ "	
Largeur du canal au fond	36 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau	60 "	

Ce canal fait suite aux 32 milles de navigation entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly. Ce canal permet d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly.

CANAL DE LA TRENT.

Le terme «canal de la Trent» s'applique à une série de nappes d'eau qui ne forment pas, cependant, une ligne suivie de navigation, et qui actuellement ne peuvent être utilisées que pour le trafic local. Grâce à divers travaux, on a donné plus d'ampleur à cette ligne locale qui, au moyen d'autres ouvrages en cours et en projet, deviendra une ligne directe entre le lac Ontario et le lac Huron.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, à l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron.

Il y a plusieurs années, il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

Voici le projet tel que primitivement conçu et tel que modifié:—

Par la rivière Trent, le lac au Piz, la rivière Otonabi et les lacs Clair, Pierreux, Lovesick, au Daim, Buckhorn, Chemong, aux Pigeons, à l'Esturgeon et Cameron jusqu'au lac du Baume, point de partage des eaux, situé à environ 155 milles de Trenton; du lac du Baume par un canal et par la rivière Talbot, jusqu'au lac Simcoe; de là par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, la distance totale étant d'environ 200 milles, dont il n'y aura que 15 ou 20 milles de réellement canalisés.

L'exécution entière de ce projet, commencée en 1837 par le gouvernement impérial, a été différée. Cependant, par certaines constructions désignées plus bas, plusieurs parties de ces eaux ont été rendues navigables et tout le projet est à s'exécuter. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 174 milles de Trenton.

Le tableau suivant donne les longueurs des biefs navigables et de ceux qui ne le sont pas:

De Trenton, baie de Quinté, au rapide de Neuf-Milles:—			
Du rapide de Neuf-Milles à Percy-Landing.....	19½	9	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heely..........	—	14½	
Du barrage des chutes de Heely à Peterboro....	51¾	—	
De Peterboro à Lakefield..........	—	9½	
De Lakefield à un point au delà du lac Baume..	61	—	
Distance totale, de la baie de Quinté à un point au delà du lac du Baume..........			165¼
De la Pointe à l'Esturgeon, sur le lac à l'Esturgeon, à 48¾ milles de Lakefield, le bras traverse la ville de Lindsay à Port-Perry, à la tête du lac Scugog..........			27

Les constructions, grâce auxquelles la navigation de la Trent a été améliorée, comprennent des canaux, avec écluses et ponts à la Pointe de Young, aux rapides Burleigh, à Lovesick, aux rapides Buckhorn, à Bobcaygeon, aux chutes Fénelon et à Rosedale, ainsi que des barrages à Lakefield et la Pointe de Young, aux chutes Burleigh, à Lovesick, à Buchkorn, à Bobcaygeon et aux chutes Fénelon. Ces constructions ouvrent une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro, et le lac du Baume, tête du réseau, soit un parcours d'environ 160 milles de navigation directe et latérale.

A Lakefield, à 9½ milles de Peterboro, le barrage qui se trouve à la tête du rapide de Neuf-Milles, de la rivière Otonabi, maintient la navigation depuis le lac Katchewannoe jusqu'à la Pointe de Young en montant.

A la Pointe de Young, à 5 milles de Lakefield, le barrage entre le lac Katchewannoe et le lac Clair règle le niveau de l'eau des lacs Clair et Pierreux jusqu'au pied du canal de Burleigh.

Aux rapides de Burleigh, à 10 milles de la Pointe de Young, un canal d'environ $2\frac{1}{4}$ milles de long permet d'éviter les rapides de Burleigh et de Lovesick et relie le lac Pierreux à la baie du Daim.

Aux rapides de Buckhorn, à sept milles des rapides de Burleigh, il y a un canal d'environ un quart de mille de long.

A Bobcaygeon, à $15\frac{3}{4}$ milles des rapides de Buckhorn, un barrage de 553 pieds de long règle le niveau de l'eau jusqu'aux chutes de Fénelon.

Aux chutes Fénelon, à 15 milles de Bobcaygeon, un canal d'environ un tiers de mille de long relie le lac à l'Esturgeon au lac Cameron.

Ci-suit une liste des écluses avec leurs dimensions:—

1 écluse à Rosedale (entretenue par le gouvernement de l'Ontario), 100′ x 30′ x 4′ 6″ à 6′ 6″ profondeur d'eau sur les buscs.

2	écluses à	Fénelon	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6″	profondeur d'eau sur les buscs.
1	"	Lindsay	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 7′ 6″	" "
1	"	Bobcaygeon	134′ x 33′ x 5′ 8″ à 7′ 0″	" "
1	"	Buckhorn	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 0″	" "
1	"	Lovesick	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 9′ 4″	" "
2	"	Burleigh	134′ x 33′ x 6′ 0″ à 8′ 0″	" "
1	"	Pointe Young	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 4′ 0″	" "
1	"	Peterboro	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 10′ 0″	" "
1	"	Hastings	134′ x 33′ x 7′ 0″ à 10′ 6″	" "
1	"	Chisholm	134′ x 33′ x 5′ 0″ à 8′ 6″	" "
13				

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

Construction commencée en	1854
Construction terminée en	1869
Agrandissement commencé en	1875
" terminé en	1881
Longueur du canal	Environ 2,600 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 pieds.
Ecluse	Une écluse de marée, 4 portes doubles.
Dimensions	200 x 48 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	18 pieds à l'étiage.
Profondeur d'eau dans le canal	19 pieds.
Montant et baissant extrêmes de la marée dans la baie Saint-Pierre	7 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, du côté sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de large et débouche dans l'océan Atlantique.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Construction commencée en	1842
" terminée en	1845
Longueur du canal	12 milles anglais.
Nombre des écluses	9
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	$82\frac{1}{2}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	80 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	120 pieds.

Comme le nouveau canal de Soulanges est aujourd'hui ouvert à la navigation, le canal de Beauharnois a été abandonné pour fins de navigation.

CANAUX PLUS ANCIENS.

Un réseau de trois canaux a précédé le canal de Beauharnois. Ce sont:—

CANAL DU COTEAU-DU-LAC.

Construction commencée en	1779
" terminée en	1780

CANAL DE LA ROCHE-FENDUE.

Construction commencée en	1779
" terminée en	1780

CANAL DE LA POINTE DE LA CASCADE.

Construction commencée en	1782
" terminée en	1783

Les écluses étaient de 20 x 6 pieds et admettaient un tirant d'eau de 2 pieds En 1814, on a commencé à les élargir à 12 pieds. Ces travaux ont été terminés en 1817.

Deux canaux avaient aussi été construits à partir de la baie de Burlington, Ontario. C'étaient:—

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Construction commencée en	1825
" terminée en	1832

CANAL DESJARDINS.

Construction commencée en	1826
" terminée en	1837

Ni l'un ni l'autre de ces canaux n'avaient besoin d'écluses. Ils ont été abandonnés depuis longtemps. La profondeur de l'eau était d'abord de 7½ pieds.

INDEX.

STATISTIQUES DES CANAUX POUR LA SAISON DE NAVIGATION 1915.

INDEX—*Fin.*

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER

DU CANADA

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN

1915

(Traduit de l'anglais)

(Suivant les rapports attestés sous serment et fournis par les différentes compagnies de chemins de fer.)

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU GOUVERNEMENT



OTTAWA
IMPRIMÉ PAR J. DE L. TACHÉ,
IMPRIMEUR DE SA TRÈS EXCELLENTE MAJESTÉ LE ROI
1916

[N° 20b—1916]

Au Feld-Maréchal Son Altesse Royale le prince Arthur William Patrick Albert, Duc de Connaught et de Strathearn, etc., etc., etc., Gouverneur général et Généralissime du Canada.

PLAISE À VOTRE ALTESSE ROYALE:

Le soussigné a l'honneur de présenter à Votre Altesse Royale le rapport annuel du contrôleur des statistiques pour l'année terminée le 30 juin 1915.

F. COCHRANE,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

A l'honorable F. COCHRANE,

Ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel du contrôleur des statistiques, section des chemins de fer du Canada, pour l'année terminée le 30 juin 1915.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. W. CAMPBELL,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

BUREAU DU CONTRÔLEUR DES STATISTIQUES,

OTTAWA, 27 décembre 1915.

M. A. W. CAMPBELL, I.C.,

Sous-ministre des Chemins de fer et Canaux.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre ci-jointes les statistiques des chemins de fer pour l'année terminée le 30 juin 1915.

Vous trouverez le détail des faits dans les tableaux qui suivent ces remarques et les résumés. Ils indiquent les rapports de chaque voie ferrée. Ceux-ci font voir un accroissement sans précédent du parcours mis en opération, et une diminution très considérable dans les revenus bruts. Cette réduction dans le transport est due à plusieurs causes, parmis lesquelles la perturbation causée dans le commerce par la guerre européenne et la récolte inférieure de 1914.

CHEMINS DE FER ELECTRIQUES.

Les statistiques concernant les chemins de fer électriques sont placées à la suite des présents commentaires et aussi dans les tableaux consécutifs à ceux des chemins de fer à vapeur.

PARCOURS DES CHEMINS DE FER.

Il y a une augmentation de parcours en exploitation de 4,787·90 milles, contre 1,491·01 en 1914. Ce qui porte le total à 35,582·44 milles.

Au 30 juin il y avait en construction 1,593·40 milles répartis dans les diverses provinces comme suit:—

Province.	Lignes construites à l'entreprise.	Lignes achevées.	Total.
	Milles.	Milles.	Milles.
Manitoba	449·25	1·20	450·45
Colombie-Britannique	49·00	....	49·00
Québec	62·83	33·00	95·83
Ontario	30·20	36·00	66·20
Saskatchewan	164·94	51·76	216·70
Alberta	389·18	310·44	699·62
Nouvelle-Ecosse	15·60	....	15·60
Total	1,161·00	432·40	1,593·40

Ces chiffres font voir une grande réduction dans le nombre de milles considérés officiellement en construction en 1914, mais cette différence s'explique par la quantité de milles mis en opération cette année.

Le relevé du parcours des chemins de fer est donné ici jusqu'en 1914:—

Année.	Milles en opération.	Année.	Milles en opération.
1835	0	1876	5,218
1836	16	1877	5,782
1837	16	1878	6,226
1838	16	1879	6,858
1839	16	1880	7,194
1840	16	1881	7,331
1841	16	1882	8,697
1842	16	1883	9,577
1843	16	1884	10,273
1844	16	1885	10,773
1845	16	1886	11,793
1846	16	1887	12,184
1847	54	1888	12,163
1848	54	1889	12,628
1849	54	1890	13,151
1850	66	1891	13,838
1851	159	1892	14,564
1852	205	1893	15,005
1853	506	1894	15,627
1854	764	1895	15,977
1955	877	1896	16,270
1856	1,414	1897	16,550
1857	1,444	1898	16,870
1858	1,863	1899	17,250
1859	1,994	1900	17,657
1860	2,065	1901	18,140
1861	2,146	1902	18,714
1862	2,189	1903	18,988
1863	2,189	1904	19,431
1864	2,189	1905	20,487
1865	2,240	1906	21,353
1866	2,278	1907	22,452
1867	2,278	1908	22,966
1868	2,270	1909	24,104
1869	2,524	1910	24,731
1870	2,617	1911	25,400
1871	2,695	1912	26,727
1872	2,899	1913	29,304
1873	3,832	1914	30,795
1874	4,331	1915	35,582
1875	4,804		

La répartition du nombre de milles de chemin de fer par province en 1915 a été comme suit:—

Provinces.	Milles.	Augmentation.	Diminution.
Nouvelle-Ecosse	1,366·63	1·51	
Ile du Prince-Edouard	275·20	....	4·03
Nouveau-Brunswick	1,962·39	123·07	
Québec	4,677·31	633·99	
Ontario	10,702·55	1,447·53	
Manitoba	4,497·61	422·16	
Saskatchewan	5,327·14	237·98	
Alberta	3,173·71	629·31	
Colombie-Britannique	3,100·35	1,122·00	
Yukon	101·71	....	
Aux Etats-Unis	397·84	174·38	
Total	35,582·44	4,791·93	4·03

L'item du parcours aux Etats-Unis mentionné dans le tableau précédent se rapporte aux lignes de raccordement au réseau canadien commençant et finissant en Canada. La ligne courte (ainsi nommée) du Canadien du Pacifique, laquelle traverse le Maine, est un exemple.

Le développement du nombre de milles de chemin de fer par provinces depuis 1907 est comme suit:—

Provinces.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Ontario	7,638	7,933	8,229	8,230	8,322	8,546	9,000	9,255	10,702
Québec	3,516	3,574	3,663	3,795	3,882	3,883	3,986	4,043	4,677
Manitoba	3,074	3,111	3,205	3,221	3,446	3,520	3,993	4,076	4,498
Saskatchewan	2,025	2,081	2,631	2,932	3,121	3,754	4,651	5,089	5,327
Alberta	1,323	1,323	1,321	1,488	1,494	1,897	2,212	2,545	3,174
Colombie-Britannique	1,686	1,733	1,796	1,832	1,842	1,855	1,951	1,978	3,100
Nouveau-Brunswick	1,503	1,509	1,547	1,522	1,548	1,545	1,545	1,839	1,962
Nouvelle-Ecosse	1,329	1,344	1,351	1,351	1,354	1,357	1,359	1,365	1,367
Ile du Prince-Edouard	267	267	269	269	269	269	279	279	275
Yukon	91	91	91	91	102	102	102	102	102
Aux Etats-Unis	....	....	....	....	....	....	225	224	398

L'augmentation des voies doubles fut en 1915 de 157·89 milles, portant le total à 2,450·68.

Les voies de garage et d'évitement ont augmentées de 7,517·57 en 1914 à 7,852·5 en 1915. Soit une augmentation de 334·48 milles.

Les totaux des voies doubles, de garage et d'évitement depuis 1907 sont comme suit:—

—	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Voies doubles	1,067	1,211	1,464	1,543	1,610	1,752	1,984	2,293	2,451
Voies de garage et d'évit.	4,092	4,546	4,761	5,155	5,550	6,149	6,935	7,518	7,852

En combinant les voies simples, les voies doubles, les voies de garage et les voies d'évitement, le résultat obtenu depuis 1907 est celui qui suit:—

Année	Milles.	Montant.
1907	27,967	
1908	29,068	1,101
1909	30,329	1,261
1910	31,429	1,100
1911	32,559	1,130
1912	34,629	2,070
1913	38,223	3,594
1914	40,605	2,382
1915	45,885	5,280

Les tableaux nos 1, 2 et 3 offrent des renseignements détaillés, sous le rapport du nombre de milles de parcours.

CAPITAL DES CHEMINS DE FER.

Le capital des chemins de fer canadiens, actuellement et officiellement en opération, s'élevait au 30 juin 1915 à $1,875,810, 888 contre $1,808,820,761, en 1914; il y a donc augmentation de $66,990,069.

Ce capital était constitué en 1915 comme suit:—

Actions	$ 847,801,101
Débentures	176,284,882
Dette consolidée	851,724,905
Total	$1,875,810,888

On doit remarquer qu'il y a eu en 1915 une augmentation en débentures de $2,977,412, en dette consolidée de $69,322,267 et une diminution en actions de $5,300,555. Cette baisse d'actions est due à la reconstitution du capital du Canadien-Nord et de ses corporations subsidiaires.

La dette consolidée était composée des item suivants:—

Obligations	$ 776,482,448
Obligations diverses	7,576,957
Obligations sur revenu	25,275,000
Obligations fidéjussoires sur matériel	42,390,500
Total	$ 851,724,905

Il faut ajouter au capital des chemins de fer exploités, les chiffres suivants affectés aux chemins de fer officiellement sous construction:—

Actions	$ 29,257,500
Dette consolidée	52,224,004
Total	$ 81,481,504

En réunissant le capital des chemins de fer en opération à celui des chemins de fer en construction on obtient le résultat suivant:—

Actions	$ 877,058,601
Actions débentures consolidées	176,284,882
Dette d'amortissement	903,948,909
Total	$1,957,292,392

Dans un tableau subséquent on remarquera que la dette consolidée est inférieure à celle de 1913. Ceci est dû à une révision soignée éliminant les doubles et les anciennes émissions.

En voulant faire une analyse purement superficielle des actions et obligations basée sur le parcours, on ne doit pas oublier qu'en Canada le gouvernement possède et exploite des voies ferrées pour lesquelles il n'y a pas eu d'émission d'actions ou débentures. Pour faire un calcul complet il faut d'abord établir les faits. Pour les fins de supputation le parcours cette année appliqué aux actions est de 30,279 milles. Nous basant sur ces données les résultats suivants sont instructifs:—

Actions.

	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.
Payant dividendes	421,072,361 00	492,580,812 00	491,538,059 00
Ne payant pas de dividendes	308,302,155 00	360,529,841 00	356,263,042 00
Montant des dividendes	27,333,373 00	30,434,601 00	32,341,337.00
Pour-cent sur actions payant dividendes	6 45	6 17	6 58
Pour-cent sur toutes les actions	3 72	3 56	3 81
Par mille de ligne	28,771 00	30,138 00	27,358 00

DETTE CONSOLIDÉE.

	1913.	1914.	1915.
Total en circulation	477,820,834 00	617,561,386 00	851,724,905 00
Par mille de ligne affectée	18,209 00	23,481 00	28,129 00

FONDS CONSOLIDÉ.

	1913.	1914.	1915.
Montant en circulation (C.P.R.)	163,257,224 00	173,307,470 00	176,284,882 00
Intérêt	6,337,188 00	6,809,520 00	7,008,942 00
Par mille de ligne affectée	14,187 00	14,503 00	13,746 00

La capitalisation du parcours en construction n'est pas comprise dans les calculs précédents.

Le parcours représenté par actions payant dividendes en 1915 était de 17,262. Il s'en suit donc que 18,320 milles de chemin de fer étaient grevés des actions ne payant pas dividendes.

Les faits suivants concernant les lignes possédées et exploitées par l'état, pour lesquelles aucune capitalisation n'est mentionnée dans les calculs précédents, sont comme suit:—

——	Milles.	Coût du capital.	Coût par mille.
		$ c.	$ c.
Intercolonial	1,455	109,221,080 00	75,066 00
Transcontinental national	1,994	152,802,746 00	76,632 00
Ile du Prince-Edouard	275	9,496,567 00	34,533 00
Temiskaming and Northern Ontario	329	20,085,218 00	61,049 00
New Brunswick Coal and Railway	58	1,936,600 00	32,217 00
Total	4,111	293,542,201 00	

Le coût du capital du Transcontinental national mentionné dans le tableau ci-haut ne comprend pas le matériel roulant.

Ci-suit un état du passif des chemins de fer canadiens depuis 1876:—

Année.	Actions.	Débentures.	Dette consolidée.	Total.
	$	$	$	$
1876	180,955,657	....	76,079,531	257,035,188
1877	182,578,994	....	79,676,382	262,255,376
1878	191,331,767	....	83,710,938	275,042,705
1879	192,674,553	....	81,151,628	273,826,181
1880	189,956,177	....	80,661,316	270,617,493
1881	199,527,981	....	84,891,313	284,418,293
1882	216,468,465	....	92,487,932	306,956,397
1883	269,092,615	....	102,134,295	371,226,910
1884	285,077,822	....	109,310,963	394,388,785
1885	312,183,162	....	141,370,963	453,553,125
1886	317,141,948	....	169,359,306	486,501,254
1887	324,128,738	....	194,801,553	588,930,291
1888	327,493,882	....	228,617,728	556,111,610
1889	332,559,672	....	261,675,226	584,234,898
1890	338,177,386	....	266,885,707	605,063,093
1891	339,769,786	....	292,291,654	632,061,440
1892	344,400,282	....	305,120,200	649,520,482
1893	371,877,287	....	307,225,888	679,103,175
1894	361,760,508	....	327,003,803	688,764,311
1895	361,449,590	....	330,785,546	692,235,136
1896	361,075,340	....	336,137,601	697,212,941
1897	367,611,048	....	348,834,086	716,445,134
1898	378,141,790	....	354,946,865	733,098,655
1899	391,300,360	....	362,053,495	753,353,855
1900	410,326,095	....	373,716,704	784,042,799
1901	424,414,314	....	391,696,523	816,110,837
1902	460,401,863	....	404,806,847	865,208,710
1903	483,770,312	....	424,100,762	907,871,074
1904	492,752,530	....	449,114,035	941,866,565
1905	526,353,951	....	465,543,967	991,897,918
1906	561,655,395	....	504,226,234	1,065,881,629
1907	588,563,591	....	583,369,217	1,171,937,808
1908	607,891,349	....	631,869,664	1,239,761,013
1909	647,534,647	....	660,946,769	1,308,481,416
1910	687,557,387	....	722,740,300	1,410,297,687
1911	749,207,687	....	779,481,514	1,528,689,201
1912	770,459,351	....	818,478,175	1,588,937,526
1913	755,316,516	163,257,224	613,256,952	1,531,830,692
1914	853,110,653	173,307,470	782,402,638	1,808,820,761
1915	847,801,101	176,284,882	851,724,905	1,875,810,888

La relation entre les dividendes et les recettes nettes du capital-actions durant les neuf dernières années est indiquée dans le tableau suivant:—

Année.	Débentures.	Intérêt sur débentures.	Actions.	Dividendes sur actions.	Percentage sur actions.	Recettes nettes.	Capital-actions et débentures.	Percentage.
	$	$	$	$	$	$	$	
1907	....	....	588,568,591	12,760,435	2·17	42,989,537	588,568,591	7·30
1908	....	....	607,891,349	12,955,243	2·11	39,614,171	607,891,349	6·51
1909	....	....	647,534,647	19,230,126	2·97	40,456,252	647,534,647	6·24
1910	....	....	687,557,387	21,747,914	3·16	53,550,777	687,557,387	7·78
1911	....	....	749,207,687	30,577,740	4·08	57,698,709	749,207,687	7·70
1912	....	....	770,459,351	31,164,791	4·04	68,677,213	770,459,351	8·91
1913	163,257,224	6,337,188	755,316,516	27,333,373	3·72	74,671,160	918,573,740	8·13
1914	173,307,470	6,805,320	853,110,653	30,434,601	3·56	64,108,280	1,026,418,123	6·25
1915	176,284,882	7,008,942	847,801,101	32,341,337	3·81	52,111,973	1,024,085,983	5·09

Les recettes nettes indiquées dans le tableau précédent sont déduites par différence entre les recettes brutes et les frais d'exploitations. Les recettes nettes d'après les règles de la comptabilité et non, pas dans le sens populaire, sont données sous le titre de revenu dans une page ultérieure. Il faut se rappeler qu'avant 1913 les intérêts sur les débentures du Pacifique-Canadien étaient mis avec les dividendes.

Il y a une augmentation de $1,906,736 sur la somme totale des dividendes payés en 1914.

Il y a une augmentation de $1,906,736 sur la somme totale des dividendes payés en 1915 de plus qu'en 1914.

SUBVENTIONS AUX CHEMINS DE FER.

La somme totale de subventions en argent données aux chemins de fer pendant l'année est de $5,059,284.17. Cette somme a été fournie comme suit:—

Par le gouvernement du Canada	$	4,644,664 17
Par les gouvernements provinciaux		414,620 00
	$	5,059,284 17

Les détails des subventions en argent, en prêts, etc., pour aider les chemins de fer sont donnés dans le tableau 5.

Voici l'état des subventions en argent jusqu'au 30 juin:—

Année.	Gouvernement fédéral.	Provinces.	Municipalités.
	$ c.	$ c.	$ c.
1876	*18,564,352 37	4,203,240 43	5,384,005 70
1877	16,235,185 33	4,338,498 02	5,606,799 31
1878	26,438,914 96	14,292,002 29	5,877,078 63
1879	26,438,914 00	14,593,001 91	7,408,478 63
1880	32,761,920 65	17,639,206 60	8,310,944 63
1881	37,629,207 33	*a*16,676,266 29	8,395,944 63
1882	37,731,208 33	17,044,628 91	9,080,944 63
1883	49,548,639 93	18,342,102 80	9,617,055 94
1884	†78,123,918 18	19,836,055 93	9,875,055 94
1885	92,762,967 17	19,137,719 93	11,034,450 43
1886	87,426,814 52	19,338,679 93	11,320,892 43
1887	91,228,674 03	21,204,993 01	11,500,892 43
1888	*c*90,644,574 40	23,342,758 82	11,625,050 43
1889	91,888,491 21	24,036,306 80	11,699,724 43
1890	93,889,277 76	25,086,285 41	11,786,224 43
1891	96,529,524 07	25,731,965 43	11,907,009 43
1892	97,601,639 53	26,997,435 78	14,139,234 90
1893	100,422,165 09	28,229,355 49	14,272,456 99
1894	102,087,290 06	29,368,697 75	14,374,610 99
1895	†103,451,148 93	29,727,512 63	14,376,686 99
1896	101,961,763 91	30,055,946 30	14,463,756 99
1897	102,458,434 71	31,171,346 65	15,902,367 99
1898	103,878,261 66	31,495,555 48	15,928,167 99
1899	107,030,639 24	31,656,725 57	16,005,429 28
1900	107,760,795 70	31,310,170 06	16,173,303 45
1901	110,225,503 43	32,395,522 67	16,302,514 45
1902	112,324,091 13	33,145,320 84	16,539,104 03
1903	113,791,113 41	32,809,728 41	16,651,044 46
1904	115,875,668 31	34,496,917 84	17,346,634 36
1905	117,145,511 67	40,415,630 27	17,420,085 65
1906	118,474,316 04	43,278,022 12	17,576,538 15
1907	128,827,648 77	*b*35,132,130 80	17,601,945 77
1908	133,049,376 07	35,191,414 80	17,637,827 21
1909	135,549,987 71	35,588,526 15	17,824,823 60
1910	*d*146,932,179 71	35,837,060 16	17,983,823 60
1911	148,217,071 75	35,919,360 16	18,042,823 60
1912	*e*154,075,235 09	35,945,515 16	18,051,323 60
1913	163,251,469 42	36,500,015 16	18,078,673 60
1914	178,834,528 74	37,023,275 16	*f*17,914,836 40
1915	183,479,192 91	37,437,895 16	17,914,836 40

*Y compris le prêt de $2,311,666.67 au chemin de fer du Nord; n'a pas été rapporté dans la suite.

†Y compris le prêt de $29,880,912 au ch. de fer Pacifique-Canadien; n'a pas été rapporté dans la suite.

*c*Prolongement de l'Est $1,284,495.76 inclus aujourd'hui dans le chemin de fer Intercolonial.

‡Total inexact de $2,394,000 porté au compte du chemin de fer de la Rive-Nord

*a*Diminution $1,044,000 accordée par le gouvern. du Nouv.-Brunswick au ch. de fer St-Jean et Maine.

*b*Ce montant ne comprend pas le coût du chemin de fer "Temiskaming and Northern Ontario" ($10,570,549) comme précédemment.

*d*Ce montant comprend les $10,000,000 prêtés à la compagnie du Grand-Tronc-Pacifique sous l'empire du chap. 19 des Lois de 1909.

*e*Ceci comprend un paiement de $4,994,416.66 au Grand-Tronc-Pacifique en vertu de la clause relative au matériel de la convention entre le gouvernement et la compagnie.

*f*Cette réduction est due au remboursement d'un prêt.

Le relevé suivant indique quelles ont été les sommes versées par les diverses provinces depuis 1875:—

Année.	Ontario.	Québec.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Colombie-Britannique.	Manitoba	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1875							
1876	1,884,719 43	228,521 00		2,000,900 00			4,203,240 43
1877	1,838,677 02	336,821,00		2,163,000 00			4,338,498 02
1878	2,229,639 02	1,192,013 27	818,750 00	2,730,000 00			6,970,402 29
1879	2,549,639 02	1,192,013 27	818,750 00	2,730,000 00			7,290,402 29
1880	2,992,037 02	1,415,493 27	818,750 00	2,754,000 00			7,970,280 29
1881	3,183,037 02	1,578,443 27	823,330 00	2,754,000 00			8,338,810 29
1882	3,702,537 02	1,600,992 27	823,330 00	2,763,665 00			8,890,524 29
1883	3,792,611 69	2,116,540 11	823,330 00	2,763,665 00			9,496,146 80
1884	4,012,908 02	2,186,125 91	1,578,601 00	3,180,465 00			10,958,989 93
1885	4,504,984 52	2,428,239 41	1,628,601 00	3,466,165 00			12,027,989 93
1886	5,983,985 52	2,705,714 41	1,628,601 00	3,475,165 00			14,179,715 93
1887	5,984,007 52	3,276,071 81	1,653,903 68	3,865,165 00		386,250 00	16,674,174 01
1888	5,948,007 52	4,788,319 41	1,654,776 13	4,243,091 89	37,500 00	1,945,000 00	18,572,701 95
1889	5,948,007 52	4,784,105 41	1,913,495 09	4,261,245 10	37,500 00	1,981,000 00	18,961,353 12
1890	6,014,015 52	5,166,365 33	1,952,195 87	4,208,965 48	37,500 00	2,380,690 00	19,831,732 56
1891	6,069,565 12	6,237,866 03	2,005,865 87	4,311,385 18	37,500 00	2,390,690 00	21,052,872 20
1892	6,171,181 44	7,583,060 76	2,099,404 77	4,365,355 71	37,500 00	2,390,690 00	22,647,192 68
1893	6,391,932 74	7,864,561 83	2,121,944 55	4,425,281 81	37,500 00	2,623,286 77	23,464,507 70
1894	6,402,738 24	9,345,115 38	2,125,344 55	4,432,481 81	37,500 00	2,625,561 77	24,968,741 75
1895	6,747,685 24	9,984,348 09	2,158,847 10	4,453,800 00	37,500 00	2,625,561 77	26,007,742 20
1896	6,932,388 24	10,072,942 06	2,208,847 10	4,455,780 00	37,500 00	2,625,561 77	26,333,019 17
1897	7,119,065 63	10,859,484 01	2,258,847 10	4,462,670 71	37,500 00	2,625,561 77	27,363,129 22
1898	7,200,003 59	11,100,334 88	2,304,847 10	4,499,010 71	37,500 00	2,625,561 77	27,767,258 05
1899	7,281,129 63	11,206,833 10	2,204,847 10	4,506,040 71	37,500 00	2,703,061 77	28,039,412 31
1900	7,406,992 59	11,217,864 63	2,204,847 10	4,529,040 71	37,500 00	2,789,061 77	28,285,306 80
1901	7,819,928 65	11,590,489 84	2,522,847 10	4,529,040 71	37,500 00	2,796,837 02	29,296,643 32
1902	8,392,817 69	11,995,282 16	2,582,847 10	4,542,939 71	37,500 00	2,796,888 02	30,348,274 68
1903	8,512,578 04	12,163,285 66	3,568,445 35	4,569,937 71	37,500 00	2,872,887 02	31,724,633 78
1904	8,512,578 04	12,163,285 66	3,568,445 35	4,569,937 71	37,500 00	2,872,888 02	31,724,633 78
1905	8,562,504 47	12,259,285 66	3,991,193 75	4,580,934 71	37,500 00	2,872,887 02	32,304,304 61
1906	8,737,722 41	12,304,470 16	4,425,267 20	4,585,537 71	121,135 00	2,872,887 02	33,047,019 50
1907	8,739,796 04	12,304,470 16	6,274,498 20	4,616,237 71	127,135 00	2,872,887 02	34,935,024 13
1908	8,783,296 04	12,304,470 16	6,324,400 75	4,707,486 71	780,209 00	2,872,887 02	35,872,749 68
1909	9,038,296 03	12,328,196 52	6,366,788 75	4,807,486 71	786,209 00	2,878,887 02	36,169,864 03
1910	9,198,616 04	12,328,196 52	6,384,299 75	4,851,486 71	792,209 00	2,878,887 02	36,424,395 04
1911	9,204,616 04	12,333,196 52	6,384,299 75	4,907,486 71	798,209 00	2,878,887 02	36,506,695 04
1912	9,204,616 04	12,333,196 52	6,440,454 75	4,907,486 71	804,209 00	2,878,887 02	36,532,850 04
1913	9,554,616 04	12,333,196 52	6,440,454 75	4,907,486 71	1,008,707 00	2,878,887 02	37,087,350 04
1914	9,554,616 04	12,333,196 52	6,987,849 75	4,907,486 71	984,572 00	2,878,887 02	37,023,275 16
1915	9,669,236 04	12,333,196 52	6,987,849 75	4,907,486 71	1,284,572 00	2,878,887 02	37,437,895 16

Subventions fournies par les municipalités, pour chaque province:—

Année.	Ontario.	Québec.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Colombie-Britannique.	Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.	Totaux.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1875	3,774,620 13	513,000 00		127,500 00				4,415,120 13
1876	4,460,505 70	513,000 00		210,500 00				5,384,005 70
1877	4,748,299 31	635,000 00		223,500 00				5,606,799 3A
1878	5,085,434 01	1,323,144 62	175,000 00	293,500 00				6,877,078 63
1879	5,407 934 01	1,532,044 62	175,000 00	293,500 00				7,408,478 63
1880	5,988,300 01	1,854,144 62	175,000 00	293,500 00				8,310,944 63
1881	5,988,300 01	1,864,144 62	250,000 00	293,500 00				8,305,944 63
1882	6,673,300 01	1,864,144 62	250,000 00	293,500 00				9,080,944 63
1883	6,948,411 32	2,125,144 52	250,000 00	293,500 00				9,617,055 94
1884	7,178,411 32	2,150,144 62	250,000 00	296,500 00				9,875,055 94
1885	8,027,805 81	2,195,144 62	250,000 00	296,500 00		265,000 00		11,034,450 43
1886	8,207,805 81	2,255,986 62	250,000 00	296,500 00		480,600 00		11,310,892 43
1887	8,055,305 81	2,380,986 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	480,600 00		11,500,892 43
1888	8,055,305 81	2,495,144 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	490,600 00		11,625,050 43
1889	8,055,305 81	2,569,818 62	250,000 00	296,500 00	37,500 00	490,600 00		11,699,724 43
1890	8,085,305 81	2,626,318 62	250,000 00	286,500 00	37,500 00	490,600 00		11,786,224 43
1891	8,120,305 81	2,644,418 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00		11,907,009 43
1892	10,261,244 37	2,735,714 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00		14,139,243 99
1893	10,289,453 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00		14,272,456 99
1894	10,391,607 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37 500 00	490,600 00		14,374,610 99
1895	10,393,683 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37 500 00	490,600 00		14,376,686 99
1896	10,480,753 37	2,840,718 62	277,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00		14,463,756 99
1897	11,890,364 37	2,865,718 62	281,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00		15,902,367 99
1898	11,916,164 37	2,865,718 62	281,685 00	336,500 00	37,500 00	490,600 00		15,928,167 99
1899	11,971,164 37	2,865,718 62	281,685 00	336,500 00	37,500 00	490,000 00	22,261 29	16,005,429 28
1900	12,050,164 37	2,865,718 62	370,559 17	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,173,303 45
1901	12,102,164 37	2,942,929 62	370,559 17	336,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,302,514 45
1902	12,163,164 37	3,118,519 20	370 559 17	336,000 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	16,539,104 03
1903	12,189,104 80	3,118,519 20	456,559 17	336 500 00	37,500 00	490 600 00	22,261 29	16,651,044 46
1904	12,862,147 80	3,125,727 17	471,898 10	336,500 00	37,500 00	490 600 00	22,261 29	17,346,634 36
1905	12,930,290 81	3,126,036 08	471,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,420,085 65
1906	12,961,290 18	3,126,036 08	471,898 10	341,500 00	162,952 50	490,600 00	22,261 29	17,576,538 16
1907	12,966,197 80	3,127,536 08	481,898 10	341,500 00	171,952 50	490,600 00	22,261 29	17,601,945 77
1908	12,983,079 24	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	180,952 50	480,600 00	22,261 29	17,637,827 21
1909	13,161,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	189,952 50	490,600 00	22,261 29	17,824,823 60
1910	13,311,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	198,952 50	490,600 00	22,261 29	17,983,823 60
1911	13,361,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	207,952 00	490,600 00	22,261 29	18,042,823 60
1912	13,361,075 63	3,137,536 08	481,898 10	341,500 00	216,452 50	490,600 00	22,261 29	18,051,323 60
1913	13,361,075 63	3,158,136 08	481,898 10	341,500 00	223,202 50	490 600 00	22,261 29	18,078,673 60
1914	13,361,075 63	3,180,501 38	481,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,914,836 40
1915	13,361,075 63	3,180,501 38	481,898 10	341,500 00	37,500 00	490,600 00	22,261 29	17,914,836 40

Suit une analyse des diverses formes sous lesquelles l'aide en argent a été donnée aux compagnies de chemins de fer par le gouvernement fédéral, les provinces et les municipalités:—

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

Subventions en argent	$ 109,962,869 12
Prêts	25,576,533 33
Coût des voies de chemin de fer transférées au Pacifique-Canadien	37,785,319 97
Subvention versée au gouvernement de Québec	5,160,053 83
Clause du matériel, convention du G.T.P	4,994,416 66
Total	$ 183,479,192 91

On ne peut classer comme subvention en argent l'achat d'obligations du Grand Tronc Pacifique pour une somme de $33,116,000, par le Gouvernement. C'est pourquoi il n'est pas inséré dans cet état et est placé dans un paragraphe ultérieur avec les garanties par fidéjussion autorisées.

Le gouvernement fédéral construit aussi la division est du chemin de fer National Transcontinental, sur lequel on avait fait, le 31 mars 1915, une dépense totale de $152,802,746.

PROVINCES.

Subventions en argent	$ 29,940,865 16
Prêts	7,197,030 00
Souscriptions d'actions	300,000 00
Total	$ 37,437,895 16

NOTE—$4,447,000 transférés des crédits au compte de prêt.

MUNICIPALITÉS.

Subventions en argent	$ 12,670,837 78
Prêts	2,404,498 62
Souscriptions d'actions	2,839,500 00
Total	$ 17,914,836 40

NOTE—Un pret de $186,202.50 annulé en 1914.

CONCESSION DES TERRES.

Les terres suivantes ont été concédées aux chemins de fer:—

—	Acres.
Gouvernement fédéral	31,864,074
Province de Québec*	1,514,013
Province de la Colombie-Britannique	8,119,221
Province du Nouveau-Brunswick	1,647,772
Province de Nouvelle-Ecosse	160,000
Province d'Ontario	624,232
Total	43,929,312

*Voir paragraphe explicatif.

Une explication ici s'impose dans le cas de la province de Québec. Cette province a concédé ses terres sur une base différente de celle des autres provinces. Le rapport officiel est comme suit:—

Acres concédés—convertibles	13,324,950
Convertis à 52½ cents de l'acre	$6,995,599
Montant converti	$4,557,728
Acres concédés—inconvertibles	10,391,934
Acres possédés—inconvertibles	1,514,013

GARANTIES.

Depuis quelques années, les garanties des obligations de chemins de fer sont devenues la forme d'aide la plus importante. Au 30 juin, la situation était comme suit:—

—	Garanties autorisées.	Obligations émises.	Sommes. réalisées.
	$	$	$
Gouvernement fédéral	188,965,063	174,740,856	160,516,649
Manitoba	25,221,580	25,221,580	25,221,580
Alberta	59,410,450	43,800,450	27,333,499
Saskatchewan	41,625,000	23,762,960	22,936,950
Ontario	7,860,000	7,860,000	7,860,000
Colombie-Britannique	80,332,072	68,782,072	24,575,020
Nouveau-Brunswick	6,063,000	6,063,000	4,806,965
Québec	392,000	392,000	392,000
Total	409,869,165	350,622,918	273,642,663

Il est bien entendu que l'achat des obligations du Grand Tronc Pacifique par le Gouvernement pour un montant de $33,116,000, dont il a été question dans un paragraphe précédent est compris dans le montant des garanties autorisées; bien que dans ce cas la garantie ne s'applique pas. Cependant, c'est la seule manière que nous ayions de tenir compte de cette somme servant de garantie.

L'état du montant des garanties autorisées pour les quatre années précédentes, est comme suit:—

—	1911.	1912.	1913.	1914.
	$	$	$	$
Gouvernement fédéral	52,439,865	91,983,553	95,486,590	188,965,063
Manitoba	20,899,660	20,899,660	24,059,447	25,221,580
Alberta	25,743,000	45,489,000	45,489,000	55,810,450
Saskatchewan	11,999,000	32,500,000	33,735,000	41,625,000
Ontario	7,860,000	7,860,000	7,860,000	7,860,000
Nouvelle-Ecosse	5,022,000	5,022,000	5,022,000	80,322,072
Colombie-Britannique	23,196,832	38,946,832	59,262,072	6,063,000
Nouveau-Brunswick	700,000	1,893,000	3,654,265	392,000
Québec	476,000	476,000	392,000	
Total	148,336,357	245,070,045	274,960,374	406,259,165

Les détails, d'après les rapports officiels du gouvernement fédéral et des diverses provinces, sont comme suit:—

GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.

La liste des obligations garanties par le gouvernement fédéral avant le 30 juin 1914, est comme suit:—

1. Le Canadian-Northern, chap. 7, 3 Ed. VII (1903). La garantie est pour le capital, £1,923,287 sterling, et l'intérêt de cette somme au taux de 3 p.c. par année, durant cinquante ans.

2. Le Canadian-Northern, chap. 11, 7 et 8 Ed. VII (1908). La garantie est pour le capital, débenture stock de £1,622,586 19s. 9d. sterling, et l'intérêt de cette somme au taux de 3½ p.c. par année, durant cinquante ans à partir du 20 juillet 1908; intérêt payable tous les six mois.

3. Le Canadian-Northern Ontario Railway Company, chap. 6, 1 et 2 George V (1911).

La garantie est pour le principal de £7,350,000 12s. 4d. sterling débenture stock et l'intérêt sur cette somme à 3½ pour cent par année, durant cinquante ans, à partir du 19 mai 1911; intérêt payable tous les six mois.

4. La Canadian-Northern Alberta Railway Company, chap. 6, 9-10 Ed. VII (1910) tel qu'amendé par le chap. 8, 2 George V (1912).

La garantie est pour le principal de £647,260 5ch. 6d. sterling débenture stock et l'intérêt sur cette somme au taux de 3½ pour cent, durant 50 ans, depuis le 4 mai 1910, intérêt payable tous les six mois.

5. Le Grand-Tronc-Pacifique, chap. 71, 3 Ed. VII (1903) et chap. 24, 4 Ed. VII (1904), et chap. 98, lois de 1905.

La garantie est en obligations à 3 pour cent de la compagnie de chemins de fer pour une somme équivalente à 75 p. 100 du coût de construction de la section ouest du Transcontinental, mais ne dépassant pas $13,000 par mille pour la section des prairies du dit chemin de fer. Le montant des obligations émises et garanties s'élève à £7,200,000, dont émission de £3,200,000 en 1905, £2,000,000 en 1909 et £2,000,000 en 1910.

L'émission totale autorisée était £14,000,000, et le surplus non vendu sur le marché, £6,800,00 fut acheté par le Gouvernement en vertu de l'acte d'achat d'obligations du Grand-Tronc-Pacifique, 1913. C'est pourquoi il n'y a pas de garantie en circulation pour cette partie de l'émission.

6. La Canadian-Northern Alberta Railway Company, chap. 6, 2 George V (1912).

Une garantie équivalant à $3,570,000 (£733,561 12s. 10d.) sterling stock débenture, portant intérêt à 3½ pour cent par année pour 50 ans à dater du 1er avril 1912, intérêt payable tous les 6 mois.

7. Le Grand-Tronc-Pacifique, chap. 20 des lois de 1914. Total des garanties autorisées, $16,000,000, intérêt de 4 pour 100. Vendues sur le marché, $3,067,460; garantie du gouvernement fédéral contre les avances, $7,500,000; balance non émise, $5,432,540.

8. La Canadian-Northern Railway Company, chap. 20 des lois de 1914.

Garanties autorisées, $45,000,000, à 4 p. 100. Vendues sur le marché, $17,033,333; garantie du gouvernement fédéral contre les avances $12,500,000; garantie de l'Equitable Trust Company, New-York, contre avances, $6,675,000; non émises, $8,791,667.

On peut donc résumer les garanties au compte du gouvernement fédéral comme suit:—

Autorisées, $188,965,063; somme réalisée, $174,740,856; obligations achetées, $33,116,000.

MANITOBA.

La province du Manitoba a des garanties autorisées des obligations du Canadian-Northern comme suit:—

1,243,73 milles à $10,000 par mille.
675,00 milles à $13,000 par mille.

Le montant nominal des obligations garanties impayées le 30 juin 1914 était de $25,221,580 et la somme réalisée actuellement est de $24,589,036.65.

Ces chiffres sont extraits du rapport officiel fourni au contrôleur des statistiques par le sous-trésorier provincial; mais on remarquera que le moontant des garanties, autorisées ou réalisées en espèces, est plus élevé que le total basé sur le calcul au moyen des milles du parcours.

ALBERTA.

—	Garanties autorisées.			Garanties émises.	Garanties payées.
	Milles.	Taux.	Total.		
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Canadian Northern Railway....	899·8	15,000 00	13,497,000 00	3,900,000 00	936,000 00
				7,122,000 00	7,122,000 00
Canadian North-Western Railway....	498·5	13,000 00	6,480,500 00	5,570,500 00	1,476,182 50
	415·0	15,000 00	6,225,000 00	300,000 00	176,700 00
	100·0	18,000 00	1,800,000 00	....	
	250·0	20,000 00	5,000,000 00	2,000,000 00	1,092,600 00
	114·07	25,000 00	2,851,750 00	2,851,750 00	2,851,750 00
Grand Trunk Pacific Branch Lines....	201·5	15,000 00	3,022,500 00	3,022,500 00	3,022,500 00
	58·0	20,000 00	1,160,000 00	1,160,000 00	1,160,000 00
Eastern Division & British Columbia Railway....	471·0	20,000 00	9,420,000 00	8,200,000 00	5,805,600 00
Atlantic & Great Western Railway....	350·0	20,000 00	7,000,000 00	7,000,000 00	2,982,540 00
Terminals....	....	....	400,000 00	400,000 00	211,858 70
Central Canada Railway....	114·00	20,000 00	2,280,000 00	2,000,000 00	371,425 42
Lacombe & Blindman Valley Ry.	39·1	7,000 00	273,700 00	273,700 00	124,341 91
Total....	3,510·97	....	59,410,450 00	43,800,450 00	27,333,498 53

SASKATCHEWAN.

—	Nombre de Milles.	Autorisé à $15,000 par mille.	Obligations vendues.	Obligations payées.
		$	$	$
Canadian Northern Railway....	1,155	17,325,000	12,896,667	11,682,750
Canadian Northern Saskatchewan....	255	3,825,000	973,333	626,400
Grand Trunk Pacific Branch Lines....	760	11,400,000	9,892,960	10,627,800
Grand Trunk Pacific Saskatchewan....	605	9,075,000	....	....
Total....	2,775	41,625,000	23,762,960	22,936,950

ONTARIO.

A la compagnie Canadian-Northern Ontario,—garantie d'intérêt sur obligations représentant $7,860,000.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

L'aide donnée par la province de la Nouvelle-Ecosse à la Halifax and Southwestern Railway Company n'est pas de la même nature que les obligations; mais on ne peut classer sous une autre catégorie la subvention accordée. Voici les faits:—

La province a d'abord avancé à la compagnie $13,500 par mille sur 257,25 milles de sa ligne. La compagnie consentit un hypothèque en faveur de la province sur tout le réseau du chemin de fer pour la totalité de la somme avancée et pour l'intérêt sur les avances au cours de la construction; mais elle pouvait racheter l'hypothèque en remboursant la dite somme de $13,500 par mille, moins $3,200 par mille. Cette réserve représente la somme que la province accorde généralement, en vertu de sa loi des chemins de fer, à toute compagnie qui construit une voie ferrée. Cet arrangement subsista jusqu'à ce qu'une nouvelle convention devint en vigueur sous le chapitre 27 des Actes de 1912, tel qu'amendé par le chap. 64 des Actes de 1913. La nouvelle convention pourvoyait à acquitter l'hypothèque original, à donner crédit à la compagnie pour la somme de $3,200 par mille, et des intérêts y attachés, à rembourser à la compagnie l'équivalent de £180,400 sterling que la compagnie avait payé sous forme d'intérêts sur l'hypothèque, et à ajouter cette dernière somme au capital dû à la province par la compagnie. L'équivalent de £180,400 sterling fut payé à la Halifax Southwestern Railway Company, non pas en numéraire, mais en débentures de la province pour une somme nominale de £180,400. La dette totale de la compagnie par suite de cette convention se trouva fixée à $4,447,000, et l'équivalent de £180,400 sterling se trouvait inclus dans cette somme. Comme garant de ce montant, la compagnie nantit la province de ses obligations par la Canadian-Northern Railway Company, pour une somme de $4,447,000, obligations portant hypothèque en vertu d'un acte authentique d'hypothèque ou titre hypothécaire sur tout le réseau de la Halifax and Southwestern Railway Company, et la province détient les obligations et perçoit les intérêts qui les grèvent au fur et à mesure qu'ils deviennent dus.

Sous le premier arrangement, la compagnie de chemin de fer ne cédait pas d'obligations à la province, mais se conformait simplement aux clauses de l'hypothèque, et celui-ci s'est trouvé purgé et annulé par la nouvelle convention.

L'avance de $13,500 par mille ne fut pas faite par la province sous forme de livraison d'obligations à la compagnie; elle fut faite en numéraire, la province ayant emprunté l'argent à Londres par l'émission et la vente titres de rente. L'intérêt sur les obligations garanties que la province détient actuellement dépasse d'environ ¼% l'intérêt payable sur le capital de rente, cette différence étant due au fait que les titres de rente ont été vendus au-dessous du pair. Lorsque les obligations de la Halifax and Southwestern Railway Company seront payées, l'aide provincial à la compagnie sera représenté par une somme de $3,200 par mille.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Canadian Northern Pacific Railway—Ligne principale:—Débentures-actions, 1ère hypothèque, 4 pour 100, 600 milles à $35,000 par mille, $21,000,000; débentures-actions, additionnelles, 2me hypothèque, 4½ pour 100, sur 500 milles, à $10,000 par mille, $5,000,000. Total, $26,000,000.

Canadian Northern Pacific Railway—Embranchements:—Débentures-actions, 1re hypothèque, 4½ pour 100, 11 milles à $45,000 par mille, $495,000, 328 milles à $35,000 par mille, $11,480,000; total, $11,975,000.

Toutes les obligations ci-dessus ont été émises; mais $4,786,761 seulement ont été garanties sur le marché, réalisant la somme de $3,839,108, laissant une balance d'environ $7,188,239.

La valeur des obligations garanties réalisées au 30 juin 1915 est de $2,978,455.

Canadian Northern Pacific Railway—Terminus:—Débentures-actions, 1ère hypothèque, 4½ pour 100.

Total des garanties autorisées	$ 10,000,000 00
Total des garanties réalisées	10,000,000 00
Du montant ci-dessus, $8,614,000 d'obligations ont été vendues, rapportant	7,954,814 00
La valeur des obligations garanties réalisées au 30 juin 1915, est de	2,308,963 00

Pacific Great Eastern Railway:—Débentures-actions, 1ère et 2ème hypothèque:—

Première hypothèque	$ 28,350,000 00
Seconde	3,360,000 00
Total	$ 31,710,000 00

L'exposé qui précède se résume comme suit:—480 milles à $42,000 par mille, et 330 milles à $35,000 par mille. Total des obligations exécutées, $20,160,000. La garantie et la vente des obligations, comme ci-dessus, a rapporté la somme de $17,335,455.

La valeur des obligations garanties réalisées au 30 juin 1915, est de $16,640,530.

Nakusp & Slocan Railway Company.

Montant des garanties autorisées	$ 647,072
Montant des obligations garanties impayées	647,072
Montant des garanties actuellement réalisées	647,072

NOUVEAU-BRUNSWICK.

——	Montant Garanti.	Gagné et payé.
	$ c.	$ c.
International	896,000 00	896,000 00
New Brunswick and Seaboard	297,000 00	297,000 00
Southampton	155,000 00	155,000 00
St. John and Quebec	4,250,000 00	2,993,964 46
Fredericton and Grand Lake	465,000 00	465,000 00
Total	6,063,000 00	4,806,964 46

Dans le cas du chemin de fer St-Jean et Québec, le gouvernement a passé une loi pour garantir $35,000 par mille de voie, de la ville de St-Jean au Grand Sault, environ 214 milles jusqu'à présent le montant de $25,000 par mille pour 170 milles a été garanti en bloc, soit, $4,250,000, et gardé en dépôt pour être payé de temps en temps à la compagnie à mesure qu'elle remplit les obligations imposées.

QUÉBEC.

Garantie des obligations de la Montreal and Western Railway Company pour un montant de $392,000.

COMPTE DU REVENU.

Suit un état des opérations exposées dans le tableau 9, en rapport au compte du revenu, pour l'année finissant le 30 juin 1915:—

Exploitation—recettes nettes		$ 52,470,610 18
Opérations extérieures—		
Revenu	$ 20,332,305 65	
Dépenses	14,058,511 39	
Recettes nettes	$ 6,273,794 26	
Revenu—autres sources	14,111,482 85	20,385,277 11
		$ 72,855,887 29
Moins taxes		3,179,351 50
Revenu collectif brut		$ 69,676,535 79
Déductions—		
Loyer d'autres chemins	$ 3,835,125 18	
Autre loyers	3,675,432 20	
Intérêt sur dette consolidée	19,721,162 80	
Autres interêt	1,034,814 41	
Fonds d'amortissement	9,733 33	
Autres déductions	277,143 74	28,553,411 66
Revenu collectif net		$ 41,123,124 13
Réparation du revenu collectif net—		
Dividendes—ordinaires	$ 26,907,000 00	
Dividendes—préférés	12,443,278 86	
Additions et améliorations	187,913 99	
Réserves	120,000 00	
Autres appropriations	44,654 40	39,702,847 25
Balance au crédit du profit et pertes		$ 1,420,276 88

SERVICE PUBLIC DES CHEMINS DE FER.

Au cours de l'année terminée le 30 juin 1915, les chemins de fer du Canada ont transporté 46,322,035 passagers et 87,204,838 tonnes de marchandises.

Comparés à ceux de l'année 1914, ces chiffres accusent une diminution de 380,2245 passagers, et une diminution de 14,189,151 tonnes de marchandises transportées.

Il convient de faire remarquer, en ce qui concerne le nombre du transport des passagers, pour la première fois, en 1915, le rapport du Canadian-Northern-Railway incluait le trafic se rapportant à la compagnie Niagara, St. Catharines and Toronto Railway, classifiée jusqu'ici comme chemin de fer électrique. Le nombre des passagers transportés par cette ligne électrique a été de 4,771,004.

L'histoire du mouvement des voyageurs depuis 1875 a été comme suit:—

Année.	Voyageurs transportés.	Année.	Voyageurs transportés.
1875	5,190,416	1895	13,987,580
1876	5,544,814	1896	14,810,407
1877	6,073,233	1897	16,171,338
1878	6,443,924	1898	18,444,049
1879	6,523,816	1899	19,133,365
1880	6,462,948	1900	21,500,175
1881	6,943,671	1901	18,385,722
1882	9,352,335	1902	20,679,974
1883	9,579,984	1903	22,148,742
1884	9,982,358	1904	23,640,765
1885	9,672,599	1905	25,288,723
1886	9,861,024	1906	27,989,782
1887	10,698,638	1907	32,137,319
1888	11,416,791	1908	34,044,992
1889	12,151,105	1909	32,683,309
1890	12,821,262	1910	35,894,575
1891	13,222,568	1911	37,097,718
1892	13,533,414	1912	41,124,181
1893	13,618,027	1913	46,230,765
1894	14,462,498	1914	46,702,280
		1915	46,322,035

Et le mouvement des marchandises a été comme suit:—

Année.	Tonnes de marc. transp., 2,000 liv.	Année.	Tonnes de marc. transp., 2,000 liv.
1875	5,670,837	1895	21,524,421
1876	6,331,757	1896	24,266,825
1877	6,859,796	1897	25,300,331
1878	7,883,472	1898	28,785,903
1879	8,348,810	1899	31,211,753
1880	9,938,858	1900	35,946,183
1881	12,065,323	1901	36,999,371
1882	13,575,787	1902	42,376,527
1883	13,266,255	1903	47,373,417
1884	13,712,269	1904	48,097,519
1885	14,659,271	1905	50,893,957
1886	15,670,460	1906	57,966,713
1887	16,356,335	1907	63,866,135
1888	17,172,759	1908	63,071,167
1889	17,928,626	1909	66,842,258
1890	20,787,469	1910	74,482,866
1891	21,753,021	1911	79,884,282
1892	22,189,923	1912	89,444,331
1893	22,003,599	1913	106,992,710
1894	20,721,116	1914	101,393,989
		1915	87,204,838

SERVICE DES VOYAGEURS.

Le nombre des voyageurs transportés à un mille, en 1915, a été de 2,483,708,745, contre 3,089,031,194 en 1914. Depuis 1907, le nombre enregistré est comme suit:—

1907	2,049,549,813	1911	2,605,968,924
1908	2,081,960,864	1912	2,910,251,636
1909	2,033,001,225	1913	3,265,656,080
1910	2,466,729,664	1914	3,089,031,194
		1915	2,483,708,745

Le nombre des voyageurs transportés à un mille par mille de voie a été de 69,802, contre 100,309 durant l'année précédente. Cette diminution relativement considérable de 31,007 du nombre des voyageurs, soit un peu plus de 44 pour 100, est due en grande partie à l'augmentation du tarif milliaire. Ci-suit un état, sous ce rapport, depuis 1907:—

1907	90,921	1910	99,742	1913	111,353
1908	90,654	1911	102,597	1914	100,309
1909	84,342	1912	108,888	1915	69,80-

Le nombre des voyageurs transportés par mille de ligne a été de 1,299—diminution de 217 comparée à 1914. L'exposé pour les neuf dernières années a été comme suit:—

1907	1,431	1910	1,451	1913	1,576
1908	1,481	1911	1,560	1914	1,516
1909	1,355	1912	1,539	1915	1,299

La recette moyenne par passager pour un mille, ordinairement admise comme taux de passage, fut 2·021 cents. Une comparaison avec les taux des années précédentes peut être faite d'après le tableau suivant:—

	cents.		cents.		cents
1907	1·911	1910	1·866	1913	1·973
1908	1·920	1911	1·944	1914	2·007
1909	1·921	1912	1·943	1915	2·021

La recette provenant de la vente des billets, en 1915, fut $50,173,267.29, soit une diminution de $11,839,029.17 pour cette année. Le total des recettes pour la vente des billets, depuis 1907, a été comme suit:—

1907	$ 39,184,437	1911	$ 50,566,894
1908	39,992,503	1912	56,543,664
1909	39,073,488	1913	64,441,430
1910	46,018,880	1914	62,012,296
		1915	50,173,267

Les recettes accumulées par le service des trains de voyageurs, malles, messageries, bagage, etc. furent $65,354,768.16, comparées avec $72,564,203.20, en 1914. Ces recettes durant les neuf dernières années furent comme suit:—

1907	$ 45,730,652	1911	$ 58,317,998
1908	46,854,158	1912	65,048,187
1909	45,282,326	1913	74,431,994
1910	52,956,219	1914	72,564,203
		1915	60,699,935

La moyenne de recette par passager provenant de la vente des billets fut $1,083—diminution de ·245 contre le rapport de 1914. La moyenne pour les années précédentes peut être répartie comme suit:—

1907	$1·219	1910	$1·282	1913	$1·394
1908	1·174	1911	1·360	1914	1·328
1909	1·195	1912	1·375	1915	1·083

Le nombre moyen des passagers par train fut 50, contre 59 en 1915. La moyenne suivante s'applique aux années depuis 1907:—

1907	56	1910	59	1913	62
1908	54	1911	60	1914	59
1909	51	1912	62	1915	50

Le nombre moyen de voyageurs par char de passagers fut 14—le même qu'en 1914. Pour les années précédentes, le nombre est comme suit:—

1913	11	1914	14	1915	14

Le nombre moyen de voyageurs par train de passagers, y compris les trains, fut 3·6, contre 4·2 en 1914. Les rapports pour trois années, sont:—

1913	5·6	1914	4·2	1915	3·6

La moyenne du parcours des voyageurs a été de 54 milles, contre 66 milles en 1914. Pour les années précédentes, la moyenne du parcours est démontrée dans le tableau suivant:—

1907	64	1910	69	1913	71
1908	61	1911	70	1914	66
1909	62	1912	71	1915	54

Les recettes par train-mille pour le service des trains de voyageurs ont été $1,229, contre $1,386 en 1914.

Les faits se rapportant aux voyageurs par train-mille seront exposés dans la page suivante.

Le calcul concernant le service des voyageurs pour l'année démontre clairement que peu de gens ont voyagé par rail, et que la moyenne du parcours a considérablement diminuée. L'état de ces faits est démontré par la diminution des recettes, et une plus faible moyenne du nombre des passagers par train et par wagon.

SERVICE DES MARCHANDISES.

Les 87,204,838 tonnes de marchandises transportées en 1915 accusent une diminution de 14,189,151 tonnes comparées au volume du trafic de 1914.

Le nombre de tonnes transportées à un mille a été 17,661,309,723, soit 4,401,984,962 de moins que l'année précédente. L'exposé, sous ce rapport, pour les années antérieures a été comme suit:—

1907	11,687,711,830	1911	16,048,478,295
1908	12,961,512,519	1912	19,558,190,527
1909	13,160,567,550	1913	23,032,951,596
1910	15,712,127,701	1914	22,063,294,685
		1915	17,661,309,723

Le nombre de tonnes transportées à un mille par mille de voie, i.e., la densité du trafic de marchandise, a été de 496,355, soit une diminution de 220,004. Cette grande diminution est due à l'abaissement du transport et à l'augmentation du nouveau tarif milliaire. L'état de la densité du trafic des marchandises depuis 1907 est donné ci-dessous:—

1907	518,486	1910	635,321	1913	785,820
1908	564,378	1911	631,829	1914	716,359
1909	545,991	1912	731,776	1915	496,355

La recette moyenne par tonne et par mille, considérée comme la valeur productive de tout le transport, fut ·751 cent—tout près de ¾ de cent. Ça été ·009 plus élevé que le taux de 1914. Les moyennes des autres années furent comme suit:—

1907	0·815	1910	0·739	1913	0·758
1908	0·723	1911	0·777	1914	0·742
1909	0·727	1912	0·757	1915	0·751

La moyenne du nombre de tonnes par train a été de 344 comparée à 353 en 1914. L'exposé du nombre de tonnes par train est comme suit:—

1907	260	1910	311	1913	342
1908	278	1911	305	1914	353
1909	278	1912	325	1915	344

Le nombre moyen de wagons chargés, par train de marchandises fut 18·1—diminution de ·3 pour l'année. Le rapport des autres années est comme suit:—

1907	16·92	1910	18·15	1913	18·00
1908	16·04	1911	18·03	1914	18·40
1909	16·37	1912	18·19	1915	18·06

Le nombre moyen de wagons vides par train de marchandises fut 7.53 contre 6.62 pour l'année précédente.

Le nombre moyen de tonnes par wagon chargé de marchandises fut 18·43, comparé avec 19.18 en 1914. Pour les années précédentes le résultat a été comme suit:—

1907	15·37	1910	17·13	1913	19·01
1908	17·33	1911	16·91	1914	19·18
1909	16·98	1912	17·87	1915	18·43

La moyenne du parcours fut 202 milles, contre 217 pour l'année précédente.

Les recettes brutes accumulées par mille de ligne furent égales à $3,779.67 contre $5,382.49 en 1914.

La recette moyenne par tonne fut $1,520—diminution, comparée avec 1914, de ·094.

Le transport des marchandises, par mille de voie, en 1915, a été de 2,451 tonnes, représentant une diminution de 842 tonnes, sur l'année précédente.

Voici un résumé indiquant le nombre de tonnes de marchandises, par mille de ligne, depuis 1875:—

1875	1,180	1896	1,492
1876	1,213	1897	1,529
1877	1,186	1898	1,706
1878	1,266	1899	1,809
1879	1,217	1900	2,036
1880	1,381	1901	2,040
1881	1,646	1902	2,264
1882	1,561	1903	2,495
1883	1,385	1904	2,475
1884	1.335	1905	2,484
1885	1,361	1906	2,715
1886	1,329	1907	2,844
1887	1,342	1908	2,746
1888	1,412	1909	2,773
1889	1,420	1910	3,012
1890	1,581	1911	3,145
1891	1,572	1912	3,346
1892	1,524	1913	3,651
1893	1,466	1914	3,293
1894	1,326	1915	2,451
1895	1,347		

Sous le titre de Revenu, on trouvera des renseignements supplémentaires concernant le transport des marchandises en 1915.

Le tableau ci-après indique les marchandises qui ont constitué l'objet du trafic en 1907 et pendant les trois années suivantes:—

—	1907.	1908.	1909.	1910.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles—				
Grain	5,776,731	5,270,935	6,837,506	7,435,573
Farine	1,402,386	1,565,008	1,758,894	1,916,934
Autres produits de la minoterie	654,179	835,877	1,156,071	1,037,282
Foin	803,918	643,695	861,265	1,084,966
Tabac	10,042	23,235	26,462	40,880
Coton	22,164	70,203	122,300	84,928
Fruits et légumes	562,716	803,777	845,930	969,122
Autres produits de l'agriculture	289,525	183,237	354,835	321,666
Produits de provenance animale—				
Bétail sur pieds	1,118,141	1,156,772	1,206,221	1,314,781
Viande préparée	400,900	455,580	554,984	546,791
Autres produits des abattoirs	463,647	444,841	436,529	277,739
Volaille, gibier et poisson	128,432	151,100	175,081	154,820
Laine	23,472	33,318	37,236	28,814
Peau et cuire	154,157	141,341	202,968	199,853
Autres produits de provenance animale	180,517	89,407	194,468	242,208
Produits des mines—				
Houille anthracite	1,635,628	3,735,141	4,600,514	7,498,509
Houille bitumineuse	11,085,060	12,320,584	11,647,728	9,166,572
Coke	547,303	845,702	1,061,829	1,384,254
Minerais	2,209,860	2,953,353	3,147,487	3,636,607
Pierre, sable, etc	2,083,336	2,538,333	3,096,416	4,084,968
Autres produits de mines	178,985	243,054	377,087	381,112
Produits de forêts—				
Bois de charpente	7,542,475	10,317,541	7,759,393	7,302,037
Autres produits de forêts	2,687,160	2,594,685	3,835,614	5,766,903
Articles de manufactures—				
Pétrole et autres huiles	270,810	390,331	464,953	500,167
Sucre	232,620	451,641	701,319	617,231
Munitions navales	1,674	1,742	22,509	37,007
Fer en gueuse et fer en masseau	304,136	583,948	593,950	889,881
Rails en fer et en acier	190,380	628,988	336,678	717,081
Objets en fonte et machinerie	231,159	858,914	897,849	1,189,214
Métal en barres et en feuilles	87,958	353,802	337,866	568,901
Ciment, briques et chaux	1,393,792	1,421,678	1,789,994	2,254,934
Instruments aratoires	223,664	281,834	306,724	434,928
Wagons, voitures, outils, etc	42,129	96,197	119,463	173,137
Vins, liqueurs et bières	191,576	209,912	238,808	245,626
Effets mobiliers et meubles	256,208	269,299	301,401	388,631
Autres articles	4,448.535	1,105,433	1,682,078	1,997,541
Marchandises	2,309,084	2,008,267	2,393,285	2,518,190
Divers	5,533,426	6,935,135	6,234,372	7,073,078

Le tableau ci-après indique les marchandises qui ont constitué l'objet du trafic en 1915 et pendant les quatre années précédentes:—

—	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles—					
Grain	7,545,516	9,741,671	10,386,282	11,473,733	9,159,793
Farine	2,124,080	2,303,607	2,374,198	2,432,673	2,514,609
Autres produits de la minoterie	1,166,323	1,387,624	1,310,167	1,347,491	1,486,665
Foin	1,611,621	2,130,803	1,172,022	1,182,804	1,211,835
Tabac	51,672	68,737	65,489	49,819	38,580
Coton	114,827	135,277	93,807	105,429	108,877
Fruits et légumes	957,237	1,135,082	1,295,568	1,374,992	1,474,314
Autres produits de l'agriculture	238,260	398,144	499,269	403,539	391,236
Produits de provenance animale—					
Bétail sur pieds	1,437,965	1,345,182	1,226,242	1,424,528	1,387,103
Viande préparée	561,220	591,232	616,274	587,174	608,062
Autres produits des abattoirs	369,906	392,046	371,663	358,607	395,364
Volaille, gibier et poisson	189,201	204,421	263,760	292,734	282,856
Laine	42,602	34,320	40,684	38,867	41,156
Peaux et cuir	211,301	227,745	205,583	183,646	211,411
Autres prod. de provenance animale	378,507	364,334	449,357	457,944	430,705
Produits des mines—					
Houille anthracite	6,017,858	5,938,466	8,485,652	6,624,763	6,477,642
Houille bitumineuse	12,514,372	15,027,311	17,930,653	18,384,819	16,114,480
Coke	1,416,632	1,166,874	2,010,198	1,552,298	1,171,427
Minerais	3,802,162	3,190,470	4,348,666	4,570,745	3,524,211
Pierre, sable, etc	4,417,290	5,186,763	6,350,395	6,211,671	4,841,415
Autres produits de mines	483,922	957,915	1,104,978	915,874	998,360
Produits de forêts—					
Bois de charpente	7,364,964	8,129,314	9,590,068	8,809,572	7,985,885
Autres produits des forêts	5,873,383	6,023,407	7,019,032	7,202,525	5,990,670
Articles de manufactures—					
Pétrole et autres huiles	591,651	728,643	807,062	901,324	868,214
Sucre	614,529	635,757	820,252	779,276	707,714
Munitions navales	18,422	9,472	19,898	17,195	28,961
Fer en gueuse et fer en loupe	887,801	1,104,177	1,394,725	1,227,528	488,216
Rails en fer et en acier	616,980	859,897	1,304,551	1,031,361	450,764
Objets en fonte et machinerie	1,137,218	1,214,709	1,499,084	1,258,886	891,063
Métal en barres ou en feuilles	939,916	970,091	1,305,682	904,859	635,150
Ciment, briques et chaux	2,495,178	2,996,992	3,958,419	3,479,186	2,419,240
Instruments aratoires	540,061	552,470	593,470	468,156	285,491
Wagons, voitures, outils, etc	205,106	252,638	286,069	275,060	339,749
Vins, liqueurs et bières	274,162	325,412	372,495	349,635	247,944
Effets mobiliers et meubles	421,529	434,242	493,629	459,990	295,496
Autres articles	4,840,434	6,156,581	6,838,904	5,681,670	4,928,391
Marchandises	2,438,089	2,711,963	4,365,852	5,113,603	5,272,163
Divers	4,981,385	4,410,542	4,161,154	3,397,697	2,393,123

Séparant les item précédents par classe et comparant les chiffres avec ceux des années précédentes, voici le résultat que l'on obtient:—

—	1907.	1908.	1909.	1910.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles	9,521,661	9,396,967	11,963,263	12,891,351
Produits de provenance animale	2,469,266	2,472,359	2,807,487	2,765,006
Produits des mines	18,460,172	22,636,227	23,931,061	26,152,022
Produits des forêts	10,229,635	12,912,226	11,595,007	13,068,940
Articles de manufactures	7,974,641	6,655,719	7,902,592	10,014,279
Marchandises	2,309,084	2,008,067	2,393,285	2,518,190
Divers	5,533,426	6,938,135	6,234,372	7,073,078
Totaux	56,497,885	63,019,900	66,827,067	74,482,866

—	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Produits agricoles	13,809,536	17,300,945	17,196,802	18,370,480	16,385,909
Produits de provenance animale	3,190,702	3,159,280	3,173,562	3,343,500	3,356,657
Produits des mines	28,652,236	31,467,799	40,230,542	38,260,170	33,127,535
Produits des forêts	13,238,347	14,152,721	16,609,100	16,012,097	13,976,555
Articles de manufactures	13,573,987	16,241,081	19,694,240	16,834,126	12,586,393
Marchandises	2,438,089	2,711,963	4,365,852	5,113,603	5,272,163
Divers	4,981,385	4,410,542	4,161,154	3,397,697	2,393,123
Totaux	79,884,282	89,444,331	*106,992,710	a101,394,753	87,204,838

*Ce total contient 1,561,457 tonnes. a 63,176 tonnes. b 106,503 tonnes non distribuées.

Ci-dessous est le rapport de chaque article au total:—

—	1907.	1908.	1909.	1910.
Produits agricoles	16·85	14·91	17·91	17·31
Produits de provenance animale	4·37	3·92	4·21	3·71
Produits des mines	32·68	35·92	35·81	35·11
Produits des forêts	18·11	20·49	17·35	17·54
Articles de manufactures	14·11	10·56	11·82	13·44
Marchandises	4·08	3·18	3·58	3·39
Divers	9·79	11·02	9·32	9·50

—	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Produits agricoles	17·17	19·34	16·31	18·11	18·79
Produits de provenance animale	4·00	3·53	3·01	3·29	3·75
Produits des mines	35·87	35·18	38·16	37·73	37·89
Produits des forêts	16·57	15·82	15·75	15·79	16·03
Articles de manufactures	17·00	18·16	18·68	16·6	14·76
Marchandises	3·06	3·03	4·14	5·4	6·04
Divers	6·33	4·94	3·95	3·0	2·74

On trouvera dans le tableau 12, le détail des marchandises transportées par les chemins de fer du Canada.

Dans ce tableau 12 on verra aussi tout ce qui se rapporte aux points d'origine du fret. Voici un résumé concernant cette particularité pour les années 1913, 1914 et 1915.

—	1913.	1914.	1915.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Originaire du Canada	56,829,297	57,873,657	49,257,996
Reçu de chemins de raccordement	21,284,742	19,904,087	15,706,668
Reçu de chemins de fer américains	27,317,214	23,553,833	22,134,118
Non distribué	1,561,457	63,176	106,056
Total	106,992,710	101,394,753	87,204,838

Il est à remarquer que le tonnage net pour 1915 s'est élevé à 71,498,170 tonnes. On entend par voie de raccordement, un chemin de fer exploité sur le territoire canadien. Les marchandises reçues par voie américaine comprennent tout le tonnage des dites marchandises importées au Canada tant par voies américaines que par voies canadiennes

RECETTES ET DEPENSES D'EXPLOITATION.

Les recettes brutes pour l'année 1915 se sont élevées à $199,843,072,13, soit $43,240,-456.91 de moins qu'en 1914. Cette diminution équivaut à 17·8 pour cent.

Les frais d'exploitation se chiffrent à $147,731,099.47, soit une diminution de $31,-244,159.43, ou 17·5 pour cent, comparés avec l'année précédente.

Le rapport des frais d'exploitation aux recettes brutes a été 73·94, contre 73·63 en 1914.

Le tableau qui suit donne les recettes brutes et les frais d'exploitation depuis 1875 et le rapport de ceux-ci avec les premières.

Années.	Recettes brutes.	Frais d'exploitation.	Rapport des frais avec les recettes.
	$	$	
1875	19,470,539	15,075,532	81·1
1876	19,358,084	15,802,721	81·8
1877	18,742,053	15,290,091	81·1
1878	20,520,078	16,100,102	78·4
1879	19,925,066	16,188,282	81·2
1880	23,561,447	16,840,705	71·0
1881	27,987,508	20,121,418	71·9
1882	29,027,789	22,390,708	77·1
1883	33,244,586	24,691,667	74·3
1884	33,421,705	25,595,341	76·5
1885	32,227,469	24,015,351	74·5
1886	33,389,381	24,117,582	72·4
1887	38,841,609	27,624,683	71·1
1888	42,159,152	30,652,046	72·7
1889	42,149,615	31,038,045	73·6
1890	46,843,826	32,913,350	70·2
1891	48,192,099	34,960,449	72·5
1892	51,685,768	36,488,228	70·5
1893	52,042,396	36,616,033	70·3
1894	49,552,528	35,218,432	71·7
1895	46,785,486	32,749,668	69·9
1896	50,545,569	35,042,654	69·3
1897	52,353,276	35,168,665	67·1
1898	59,715,105	39,137,549	65·5
1899	62,243,784	40,706,217	65·3
1900	70,740,270	47,699,798	67·4
1901	72,898,749	50,368,726	69·0
1902	83,666,503	57,343,592	68·3
1903	96,064,526	67,481,523	70·2
1904	100,219,436	74,563,161	74·4
1905	106,467,198	79,977,573	75·2
1906	125,322,865	87,129,434	69·5
1907	146,738,214	103,748,672	70·7
1908	146,918,314	107,304,143	73·0
1909	145,056,336	104,600,084	72·1
1910	173,956,217	120,405,440	69·2
1911	188,733,494	131,033,785	69·4
1912	219,403,753	150,726,540	68·7
1913	256,702,703	182,011,690	70·9
1914	243,083,539	178,975,259	73·6
1915	199,843,072	147,731,0 [illegible]	73·9

RECETTES.

La différence entre les recettes brutes et les frais d'exploitation, ordinairement considérées comme recettes nettes, fut $52,111,972.66, comparées à $64,108,280.14 en 1914; mais les recettes nettes d'après les méthodes de saine comptabilité sont exposées au titre de compte du revenu dans une page précédente, et dans le tableau 9 du présent rapport.

Les recettes brutes provenant d'exploitation des chemins de fer canadiens, à l'étranger furent $20,332,305.65, contre $23,882,141.90 en 1914. Ajoutant les recettes ordinaires aux recettes extérieures, un revenu conjoint de $220,175,377.78 est démontré pour l'année. Après déduction des frais d'exploitation, les recettes nettes provenant des opérations extérieures, en 1915, furent $6,273,794.26, comparées avec $4,097,388.28, pour l'année précédente.

Le montant des recettes nettes provenant de ces deux sources, tel qu'il appert par la différence entre les revenus bruts et les dépenses d'exploitation, est de $58,385,766.92

Aux tableaux précédents il faut ajouter le revenu des chemins de fer autres que le revenu ordinaire et d'exploitation, soit $14,111,482.85. Ce qui porte le revenu net à $72,497,249.77. En 1914 ce total était de $82,134,693.83.

Dans les calculs suivants le nouveau tarif milliaire joint à la diminution dans le transport démontreront que la moyenne de ces revenus a été sérieusement affectée.

La recette nette par mille pour tous les trains est de $2·144, contre $2·253 en 1914. Depuis 1907 ce revenu a été comme suit:—

1907	$1·875	1910	2·036	1913	$2·263
1908	1·791	1911	2·103	1914	2·253
1909	1·816	1912	2·174	1915	2·143

Les recettes brutes en 1915 ont été de $5,616.14 par mille—une diminution de $2,277.19 pour l'année. Pour les années précédentes, elles furent comme suit:—

1907	$6,536	1910	$7,034	1913	$8,751
1908	6,397	1911	7,430	1914	7,894
1909	9,018	1912	8,210	1915	5,616

Les recettes du service des marchandises furent de $1·520 par tonne, contre $1·614 en 1914. Depuis 1907 elles furent comme suit:—

1907	$1·472	1910	$1·560	1913	$1·636
1908	1·486	1911	1,561	1914	1·614
1909	1·432	1912	1·655	1915	1·520

Les recettes du service des voyageurs ont été de $1,083, ou ·245 de moins qu'en 1914. Cette grande réduction est due en grande partie aux cinq millions de voyageurs transportés pour la première fois par le réseau électrique du Canadian Northern. Ce transport, il va sans dire, s'est fait à prix réduit. Pour les années précédentes la moyenne des revenus par voyageurs a été comme suit:—

1907	$1·219	1910	$1·282	1913	$1·394
1908	1·175	1911	1·363	1914	1·328
1909	1·195	1912	1·375	1915	1·083

Les recettes nettes, étant la différence entre les revenus bruts et les dépenses d'exploitation, furent égales à $1,464.56 par mille, contre $2,081.77 en 1914.

Les recettes du service des marchandises ont été de $2,579 par convoi-mille y compris le revenu milliaire des trains mixtes. La moyenne pour les années précédentes a été comme suit:—

1907	$2·069	1910	$2·316	1913	$2·595
1908	2·008	1911	2·376	1914	2·619
1909	2·041	1912	2·494	1915	2·579

Les recettes du service des voyageurs ont été par train-mille de $1,016. Depuis 1907 la moyenne avait été comme suit:—

1907	$1·263	1910	$1·277	1913	$1·413
1908	1·228	1911	1·348	1914	1·386
1909	1·150	1912	1·390	1915	1·016

Les recettes brutes en 1915 provenaient des sources suivantes:—

Voyageurs	$ 50,173,267 29
Postes	3,026,773 41
Messagerie	6,059,384 72
Fourgons, wagons-salons, etc	1,440,509 40
Transport de marchandises	132,543,984 37
Garages et trains spéciaux	1,944,319 60
Privilèges de gares et de convois	936,267 38
Télégraphes, loyers, etc	3,718,565 96
Total	$ 199,843,072 13

Les recettes totales pour transport pendant l'année forment le montant de $195,188,238.79, comparé à $238,317,933.65 en 1914.

Les recettes brutes des six dernières années se classent sous les titres suivants:—

Recettes brutes.	1910.	1911.	1912.
	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs	46,018,879 56	50,566,893 98	56,543,663 60
Postes	1,799,887 80	1,869,413 89	1,914,720 39
Messageries	4,143,837 52	4,674,135 27	5,294,388 08
Fourgons, wagons-salons, etc	993,613 63	1,207,555 31	1,295,414 59
Transports de marchandises	117,497,604 03	126,570,533 52	149,961,140 13
Privilèges des gares et de convois	679,061 12	826,251 92	1,086,687 37
Télégraphes, loyers, etc	2,823,333 47	3,018,709 92	3,307,738 63
	173,956,217 13	188,733,493 81	219,403,752 79
Recettes brutes.	**1913.**	**1914.**	**1915.**
	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs	64,441,429 99	62,012,296 46	50,173,267 29
Postes	2,074,910 22	2,500,175 88	3,026,773 41
Messageries	6,376,258 98	6,444,214 02	6,059,384 72
Fourgons, wagons-salons, etc	1,539,394 96	1,607,516 84	1,440,509 40
Transport de marchandises	177,089,372 78	165,753,730 45	132,543,984 37
Privilèges de gares et de convois	1,566,720 97	1,044,737 28	936,267 38
Télégraphes, loyers, etc	3,614,615 42	3,720,868 11	3,718,565 96
	256,702,703 32	243,083,539 04	199,843,072 13

Recettes par train-mille, provenant du service des voyageurs et du service des marchandises depuis 1907:—

Recettes.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Train de voyag. par mille.	1·263	1·228	1·150	1·277	1·348	1·390	1·412	1·386	1·016
Train de march. par mille.	2·069	2·008	2·041	2·316	2·376	2·494	2·595	2·619	2·579

Les recettes brutes par mille de voie depuis 1875 ont été comme dans ce tableau:—

1875	$4,053	1895	$2,928
1876	3,710	1896	3,107
1877	3,241	1897	3,163
1878	3,296	1898	3,540
1879	2,905	1899	3,608
1880	3,275	1900	4,006
1881	3,818	1901	4,019
1882	3,338	1902	4,471
1883	3,471	1903	5,059
1884	3,253	1904	5,158
1885	2,993	1905	5,197
1886	2,831	1906	5,869
1887	3,188	1907	6,536
1888	3,466	1908	6,397
1889	3,338	1909	6,018
1890	3,562	1910	7,034
1891	3,483	1911	7,430
1892	3,549	1912	8,209
1893	3,468	1913	8,760
1894	3,171	1914	7,894
		1915	5,616

Voici une comparaison entre les années 1914 et 1915 au sujet des sources de recettes brutes et le rapport de chaque item au total en fonction de 100:—

	1914.		1915.	
	$ c.	Per cent.	$ c.	Per cent.
Service des voyageurs	72,564,203 20	29·85	60,699,934 82	30·37
Service des marchandises	165,753,730 45	68·19	134,488,303 97	67·31
Privilèges de gares et de trains, etc	1,044,737 28	·33	936,267 38	·46
Télégraphes, loyers et autre sources	3,720,868 11	1·53	3,718,565 96	1·86
Total	243,083,539 04	....	199,843,072 13	....

En comparant les item, y compris le transport des voyageurs, depuis les 7 dernières années, on a le résultat suivant:—

——	1907.	1908.	1909.	1910.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs	39,184,437 64	39,992,503 11	39,073,488 84	46,018,879 56
Postes	1,626,704 64	1,670,120 90	1,723,180 97	1,799,887 80
Messageries	3,277,695 09	3,486,300 63	3,561,170 96	4,143,837 52
Autres sources	1,641,814 92	1,705,234 33	924,485 50	993,613 63
Total	45,730,652 29	48,854,158 97	45,282,326 27	52,956,218 51

——	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Voyageurs	50,566,893 98	56,543,663 60	64,441,429 99	62,012,296 46	50,173,267 29
Postes	1,869,413 89	1,914,720 39	2,074,910 22	2,500,175 88	3,026,773 41
Messageries	4,674,135 27	5,294,388 08	6,376,258 98	6,444,214 02	6,059,384 72
Autres sources	1,207,555 31	1,295,414 59	1,539,394 96	1,607,516 84	1,440,509 40
Total	58,317,998 45	65,048,186 66	74,431,994 15	72,564,203 20	60,699,934 82

L'item d'"autres sources", dans le tableau ci-dessus, comprend les excédents de bagage, recettes des wagons-salons, etc.

Par suite de l'adoption en 1907 des méthodes entièrement nouvelles de rendre les comptes, il n'est pas possible de reporter les comparaisons au sujet des recettes en arrière de cette année. Les sommes portées au crédit des diverses sources de recettes les années précédentes, et la proportion qu'elles avaient à la somme totale sont indiquées dans le tableau qui suit:—

Année.	Voyageurs.	Pour cent.	Marchandises.	Pour cent.	Postes et messageries.	Pour cent.	Autres sources.	Pour cent.	Total.
	$		$		$		$		$
1875	6,410,934	32·92	12,073,570	62·00	693,250	3·56	292,784	1·52	19,470,539
1876	6,254,866	32·25	12,211,158	63·08	703,994	3·63	188,064	0·96	19,358,084
1877	6,458,493	34·46	11,351,264	60·40	744,741	3·97	217,554	1·16	18,742,053
1878	6,386,325	31·12	13,129,191	63·98	795,797	3·87	208,763	1·01	20,520,078
1879	6,459,598	32·41	12,509,093	62·77	789,926	3·96	166,448	0·83	19,935,066
1880	7,076,339	30·03	15,506,935	65·81	851,288	3·18	102,075	0·43	22,561,447
1881	8,223,254	29·34	18,666,982	66·69	946,159	3·37	145,332	0·51	27,987,508
1882	10,018,477	34·51	17,729,945	61·07	1,037,460	3·57	235,857	0·81	39,027,789
1883	10,583,119	31·69	21,320,208	64·13	1,108,208	3·33	261,423	0·78	33,244,586
1884	11,204,036	33·70	20,763,243	62·12	1,155,044	3·45	299,880	0·89	33,421,705
1885	10,559,796	32·76	19,962,058	61·94	1,283,307	3·98	422,306	1·31	32,227,469
1886	10,261,691	30·73	21,183,967	63·44	1,432,360	4·02	511,362	1·53	33,389,381
1887	11,867,597	30·55	24,581,047	63·28	1,575,157	4·05	771,992	1·98	38,841,609
1888	12,744,636	30·22	26,410,084	62·62	1,627,731	3·85	1,376,699	3·26	42,159,152
1889	13,242,708	31·41	26,671,049	63·27	1,681,162	3·98	554,694	1·29	42,149,615
1890	13,731,768	29·31	29,921,788	63·87	1,757,977	3·96	1,423,592	3·25	46,843,826
1891	14,286,408	29·64	30,548,645	63·38	1,904,961	3·95	1,452,083	3·01	48,192,099
1892	14,788,465	28·61	33,230,121	64·28	1,995,059	3·85	1,672,121	3·23	51,685,768
1893	15,087,299	29·12	32,935,028	63·28	2,151,769	4·13	1,868,298	3·59	52,042,396
1894	15,452,420	31·18	29,982,482	60·50	2,182,942	4·40	1,934,682	3·94	49,552,528
1895	13,311,440	28·42	29,545,490	63·15	2,198,460	4·43	1,730,096	3·68	46,785,486
1896	13,747,773	27·19	32,368,082	64·03	2,396,082	4·07	2,033,069	4·02	50,545,569
1897	13,929,346	26·48	33,522,102	62·88	2,624,573	5·01	2,278,106	4·35	52,353,276
1898	15,662,311	26·16	38,508,175	64·48	2,732,004	4·59	2,852,613	4·77	59,715,105
1899	15,929,583	25·59	40,101,036	64·42	2,842,681	4·56	3,370,483	5·41	62,243,784
1900	18,581,452	26·26	45,643,699	64·52	3,012,486	4·25	3,502,632	4·95	70,740,270
1901	19,396,302	26·60	46,665,103	64·01	3,105,457	4·25	3,731,885	5·12	72,898,749
1902	22,600,090	27·01	53,986,672	64·52	3,273,302	3·91	3,806,437	4·54	83,666,503
1903	24,862,109	25·88	63,089,448	65·67	3,596,145	3·53	4,716,823	4·91	96,064,526
1904	26,901,831	26·84	64,673,919	64·53	4,031,662	4·02	4,612,022	4·61	100,219,436
1905	28,959,649	27·20	68,203,320	64·13	3,961,769	3·07	5,342,459	5·01	106,467,198
1906	33,392,188	26·64	81,433,115	64·97	4,510,649	3·59	5,986,912	4·77	125,322,865

Les détails relatifs aux recettes sont donnés dans les tableaux 6, 7 et 9 contenus dans le présent rapport.

DÉPENSES D'EXPLOITATION.

Pour l'année finissant le 30 juin 1915 les dépenses totales ont été de $147,731,099.47, contre $178,975,258.90 en 1914,—une diminution égale à 17·5 pour cent.

Les frais d'exploitation ont été de 73·94 pour cent des revenus bruts.

Les frais d'exploitation par mille de voie ont été en 1915 de $4,151.57 contre $5,811.83 pour l'année précédente. Depuis 1875 voici les montants annuels.

1875	$3,138	1895	$2,050
1876	3,028	1896	2,154
1877	2,644	1897	2,125
1878	2,586	1898	2,320
1879	2,361	1899	2,360
1880	2,341	1900	2,701
1881	2,744	1901	2,777
1882	2,575	1902	3,064
1883	2,578	1903	3,554
1884	2,492	1904	3,837
1885	2,229	1905	3,904
1886	2,045	1906	4,080
1887	2,267	1907	4,621
1888	2,520	1908	4,672
1889	2,458	1909	4,340
1890	2,503	1910	4,869
1891	2,526	1911	5,159
1892	2,505	1912	5,640
1893	2,440	1913	6,211
1894	2,254	1914	5,812
		1915	4,152

Les frais d'exploitation par train-mille, tous autres trains—ou le coût du mouvement d'un train-mille—ont été $1·585, contre $1·689 en 1914. Le tableau suivant fait voir les revenus bruts et les dépenses par train-mille durant un certain nombre d'années.

—	Recette par train mille.	Frais d'exploitation par train mille.
	$	$
1899	1·192	0·779
1900	1·282	0·864
1901	1·366	0·944
1902	1·501	1·028
1903	1·591	1·117
1904	1·634	1·216
1905	1·614	1·213
1906	1·723	1·198
1907	1·953	1·381
1908	1·869	1·364
1909	1·816	1·309
1910	2·036	1·409
1911	2·103	1·460
1912	2·173	1·493
1913	2·263	1·604
1914	2·253	1·659
1915	2·144	1·585

Les dépenses d'exploitation en 1914 et 1915 étaient réparties sur les item suivants:—

Frais d'exploitation.	1914.		1915.	
	$ c.	Pour cent.	$ c.	Pour cent.
Voies et matériel de voies	35,292,226 82	19·71	28,762,906 91	19·47
Matériel roulant	36,375,330 87	20·32	28,156,261 03	19·06
Dépenses du trafic	6,546,602 45	3·65	5,853,632 65	3·96
Transports	94,119,066 73	52·58	77,985,272 92	52·79
Dépenses générales	6,642,032 03	3·74	6,973,025 91	4·72
Total	178,975,258 90	....	147,731,099 47	....

Pour fins de comparaison les résultats des 5 années précédentes sont donnés ci-après:—

Frais d'exploitation.	1909.		1910.	
	$ c.	Pour cent.	$ c.	Pour cent.
Voies et matériel de voies	21,153,274 46	20·22	27,035,603 46	22·45
Matériel roulant	21,510,303 59	20·56	26,002,301 30	21·59
Dépenses du traffic	3,798,824 57	3·63	4,366,176 92	3·63
Transports	54,284,587 41	51·89	58,928,170 74	48·94
Dépenses générales	3,853,094 40	3·70	4,073,188 00	3·39

Frais d'exploitation.	1911.		1912.		1913.	
	$ c.	Pour cent.	$ c.	Pour cent.	$ c.	Pour cent.
Voies et materiel de voies	29,245,093 22	22·32	31,514,098 12	20·90	35,933,322 78	19·74
Matériel roulant	26,127,638 12	19·94	29,811,510 09	19·78	37,289,718 47	20·48
Dépenses du traffic	4,831,744 50	3·69	5,293,699 75	3·51	6,143,200 85	3·37
Transports	66,343,269 58	50·63	78,969,543 65	52·39	96,688,264 42	53·12
Dépenses générales	4,487,039 53	3·42	5,137,688 26	3·42	5,957,183 81	3.29

On trouvera dans le tableau 8 le détail des dépenses d'exploitation encourues par les compagnies qui ont produit leur rapport.

Voici la comparaison des recettes brutes par mille de voie, des frais d'exploitation par mille et des recettes nettes aussi par mille, depuis 1907:—

—	Recettes brutes par mille.	Dépenses d'exploitation par mille.	Recettes nettes par mille.
	$ c.	$ c.	$ c.
1907	6,535 64	4,620 90	1,914 73
1908	6,397 21	4,673 30	1,724 90
1909	6,017 89	4,339 53	1,678 40
1910	7,033 93	4,868 60	2,165 83
1911	7,430 45	5,158 85	2,271 64
1912	8,209 07	5,639 48	2,569 59
1913	8,750 50	6,204 38	2,548 83
1914	7,893 60	5,811 83	2,081 77
1915	5,616 41	4,151 57	1,464 56

On remarquera que les recettes nettes mentionnées dans le tableau ci-haut ne sont que la différence entre les revenus bruts et les dépenses globales d'exploitation.

Suit un tableau qui indique la comparaison des frais d'exploitation pour 1911, 1912, 1913, 1914 et 1915 ainsi que le pourcentage de chaque article dans le total.

Frais d'exploitation.	1911.		1912.		1913.		1914.		1915.	
	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.		$ c.	
Entretien des voies et matériel de voies—										
Surintendance	985,527 44	·75	1,091,847 56	·72	1,353,580	·74	1,483,897	·83	1,472,764	1·00
Ballast	367,613 12	·28	282,985 06	·19	686,950	·38	752,268	·42	339,041	·23
Traverses	3,565,954 29	2·72	3,728,821 52	2·47	4,703,824	2·58	5,046,856	2·82	4,643,178	3·14
Rails	1,959,164 83	1·49	1,420,874 49	·94	1,971,465	1·08	1,730,117	·96	1,209,376	·82
Autre matériel de voies	1,151,744 99	·88	1,192,472 45	·79	1,715,876	·94	1,310,878	·73	844,873	·57
Voies et rails	11,965,503 22	9·13	13,938,132 11	9·24	15,017,916	8·25	15,083,604	8·42	12,765,970	8·64
Enlèvement des neiges et glaces	1,641,046 60	1·25	1,448,192 02	·96	1,562,284	·86	1,138,303	·64	834,350	·56
Tunnels	27,251 43	·02	13,656 68	·01	53,984	·03	30,870	·02	40,903	·03
Ponts, viaducs et ponceaux	2,133,642 56	1·62	2,265,127 73	1·50	2,159,154	1·18	2,346,287	1·31	1,920,452	1·30
Passages au-dessus et au-dessous des voies	81,561 67	·06	69,130 78	·40	95,422	·05	59,062	·03	....	....
Passages à niveau, clôture, etc	651,581 83	·50	619,956 79	·41	696,580	·38	638,852	·36	570,738	·39
Paraneiges et hangars	117,479 11	·09	178,989 38	·11	266,855	·14	171,361	·10	64,362	·04
Signaux et appareils d'enclanchement	174,926 25	·13	177,140 97	·11	228,826	·12	278,975	·16	241,873	·16
Télégraphe et téléphone	504,792 52	·38	554,159 03	·36	607,448	·33	513,732	·29	353,221	·24
Transmission de force électrique	3,860 34	·00	....	....	3,006	·00	78,252	·04	23,464	·02
Edifices, accessoires et terrains	3,090,367 46	2·36	3,684,523 98	2·44	3,731,385	2·05	3,614,315	2·02	2,575,570	1·74
Docks et quais	170,387 62	·13	124,819 98	·08	125,654	·07	135,151	·07	133,658	·10
Outils et fournitures pour les voies	343,654 12	·26	375,628 15	·25	522,637	·28	402,873	·22	319,324	·22
Blessures aux personnes	82,457 05	·06	102,076 50	·07	105,662	·05	89,365	·05	79,016	·05
Papeterie et impressions	60,839 28	·02	65,492 46	·04	87,643	·04	84,933	·05	55,486	·04
Autres dépenses	21,026 65	·02	19,982 80	·01	13,998	·00	13,656	·00	25,365	·02
Entretien des voies de raccordement	144,710 93	·11	160,087 68	·10	223,175	·12	288,621	·16	266,186	·18
Entretien du matériel roulant—										
Surintendance	614,929 23	·47	648,612 28	·43	787,471	·43	933,007	·52	946,698	·64
Locomotives, réparations	10,643,270 84	8·12	12,017,379 67	7·97	15,520,040	8·52	13,741,075	7·67	10,814,779	7·32
" réfections	688,329 54	·52	630,658 21	·42	831,421	·45	458,917	·25	285,120	·19
" électriques, réparations	3,903 88	·00	6,846 88	·00	9,362	·00	13,313	·00	....	....
Wagons de voyageurs, réparations	3,176,119 01	2·42	3,707,031 92	2·47	4,524,274	2·48	4,479,433	2·50	3,238,110	2·19
" " réfections	285,139 50	·22	309,301 40	·20	462,944	·25	333,843	·19	110,931	·07
" marchandises, réparations	7,498,527 27	5·72	8,863,819 02	5·88	10,283,689	5·64	11,504,238	6·42	9,389,352	6·36
" " réfections	1,044,217 85	·80	1,200,598 14	·79	1,631,358	·89	1,719,781	·96	753,485	·51
Matériel électrique réparations	....	....	....	....	....	....	....	....	25,243	·02
Matériel de travail, réparations	824,105 05	·63	798,808 85	·53	964,523	·53	925,643	·47	657,419	·44
" " réfections	125,697 62	·09	215,937 08	·15	253,730	·14	240,635	·13	137,942	·09

Matériel flottant, réparations	125,895 18	·09	85,599 67	·05	113,639	·06	163,488	·09	137,876	·09
" " réfections	....	....	2,094 84	·00	5,400	·00	6,116	·00	....	....
Machines et outils des ateliers	877,373 11	·00	1,070,366 36	·71	1,417,051	·79	1,423,835	·79	1,120,324	·76
Matériel de force motrice	3,908 94	·00	3,232 91	·00	8,426	·00	24,243	·01	31,428	·02
Blessures aux personnes	35,474 48	·03	65,791 22	·04	94,519	·05	102,432	·06	79,393	·05
Papeterie et impressions	78,064 46	·06	92,060 58	·06	112,752	·06	111,443	·06	81,966	·06
Autres dépenses	100,481 58	·08	89,250 47	·05	210,893	·11	177,232	·10	320,808	·22
Matériel prêté et emprunté—Dt	105 67	·00	4,127 54	·00	58·227	·03	10,647	·00	....	....
Dépenses du trafic—										
Surintendance	946,707 75	·72	1,072,922 35	·71	1,202,432	·66	1,314,755	·73	1,327,715	·90
Agences de dehors	2,237,388 49	1·70	2,376,970 60	1·57	2,822,800	1·55	3,086,015	1·72	2,770,441	1·88
Publicité	821,328 74	·63	1,009,598 72	·70	1,179,610	·64	1,149,674	·64	901,571	·62
Associations de trafic	100,723 48	·03	107,472 05	·07	119,111	·06	123,532	·07	110,734	·07
Transport de marchand. grande vitesse	207,842 69	·16	185,507 55	·11	189,046	·10	168,424	·09	105,976	·07
Agences industrielles et d'immigration	109,000 33	·08	77,031 07	·04	102,158	·05	105,227	·06	57,891	·04
Papeterie et impressions	397,325 63	·30	458,175 87	·30	515,445	·28	588,780	·33	571,724	·39
Autres dépenses	11,427 60	·01	6,021 54	·00	12,549	·00	10,195	·00	7,580	·00
Dépenses de transport—										
Surintendance	1,484,480 47	1·13	1,664,102 69	1·10	2,171,316	1·19	2,432,769	1·36	2,324,439	1·57
Mise en mouvement des trains	879,512 46	·67	989,010 82	·65	1,260,662	·69	1,324,362	·74	1,203,714	·81
Employés de gares	9,539,510 35	7·28	10,949,743 16	7·26	13,900,412	7·63	13,956,211	7·79	12,197,515	8·26
Pessage et service des wagons	46,117 02	·03	55,836 65	·03	72,212	·03	80,063	·04	68,088	·05
Docks à houille et minerai	40,795 60	·03	5,278 84	·00	10,323	·00	9,431	·00	28,090	·02
Fournitures et dépenses de gares	892,376 56	·74	1,132,947 80	·75	1,396,324	·76	1,453,298	·81	1,209,686	·82
C.-maîtres et leurs commis, parcs de gares	499,570 69	·37	577,624 19	·37	864,259	·47	916,356	·51	836,982	·57
Conducteurs et serre-freins " "	2,630,566 87	2·01	3,331,536 42	2·21	4,233,511	2·32	3,739,429	2·09	3,061,466	2·07
Aiguilleurs et signaleurs " "	212,336 65	·04	247,410 79	·17	278,242	·15	291,179	·16	298,826	·20
Fournitures et dépenses " "	60,331 26	·04	94,521 95	·06	101,588	·05	98,407	·05	101,732	·07
Mécaniciens " "	1,664,889 64	1·27	2,088,282 16	1·38	2,662,307	1·46	2,364,531	1·32	1,904,908	1·29
Dép. des remises à locomot. " "	479,790 74	·36	590,541 03	·38	775,829	·42	703,103	·39	623,644	·42
Combustibles pour " " "	2,034,664 63	1·55	2,588,822 97	1·71	3,336,910	1·83	3,091,513	1·72	2,416,345	1·64
Eau pour locomotives " "	100,992 61	·03	120,426 90	·03	150,666	·03	156,374	·09	135,790	·09
Huile pour " " "	35,173 51	·08	38,920 16	·02	49,739	·02	43,681	·02	35,030	·02
Autres fourn. pour locomot. " "	44,979 76	·03	54,854 87	·03	71,922	·04	63,670	·04	44,300	·03
Exploit. en commun, parcs de gares—Dt	522,751 38	·40	561,164 50	·36	1,048,545	·57	1,040,285	·58	172,350	·12
Garde-moteur	10,685 97	·00	1,634 69	·00	5,257	·00	31,970	·02	44,727	·03
Locomotives des trains employés	7,749,405 13	6·06	9,197,792 77	6·10	11,157,678	6·13	10,467,319	5·84	8,535,067	5·78
Remises, locomot. des trains—Dépenses	2,393,116 79	1·82	2,830,518 62	1·87	3,463,129	1·90	3,448,704	1·92	2,859,098	1·94
Locomotives des trains—combustible	18,147,438 22	13·84	21,591,999 64	14·32	25,089,445	13·78	23,619,245	13·18	18,472,710	12·51
" " eau	859,072 53	·65	1,042,137 09	·70	1,243,782	·68	1,311,156	·73	1,205,140	·82
" " huile	306,940 63	·23	351,407 64	·23	420,412	·23	371,445	·21	297,635	·20
Autres fournitures	354,875 66	·50	388,381 63	·26	502,845	·27	435,764	·24	247,711	·17
Service du matériel de force motrice	3,665 77	·00	....	....	2,433	·00	64,260	·04	32,897	·02
Acquisition de force motrice	15,003 18	·01	....	....	4,781	·00	18,081	·01	70,423	·05
Employés de trains réguliers	8,306,084 59	6·34	9,994,675 15	6·63	11,821,933	6·50	11,057,453	6·17	9,336,051	6·32
Fournitures et dépenses des trains	2,688,435 63	2·05	3,246,648 32	2·15	3,958,532	2·17	4,093,608	2·28	3,395,443	2·30
Serv. de sign. d'enclenc., blocus et autres	196,894 92	·15	202,218 86	·14	259,938	·14	310,192	·17	365,822	·25
Signal. et gardes-barr., passages à niveau	146,160 69	·11	160,959 35	·10	191,884	·10	218,093	·12	217,713	·15
Ponts tournants	101,717 47	·08	49,469 52	·03	59,633	·03	60,991	·03	67,281	·05
Enlèvement des débris	340,988 87	·26	513,957 11	·36	670,677	·37	480,174	·27	237,005	·16

Frais d'exploitation.	1911.		1912.		1913.		1914.		1915.	
	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.	Montant.	Pour-cent.
	$ c		$ c.		$		$		$	
Dépenses de transport—*Suite.*										
Service des télégraphes et téléphones	249,331 33	·19	291,858 47	·19	366,710	·20	385,371	·21	305,641	·21
Service de matériel flottant	289,605 15	·22	249,569 38	·17	282,348	·15	495,152	·28	377,389	·25
Service de messageries	7,374 77	·00	7,597 55	·00	66,635	·03	86,623	·04	97,360	·07
Papeterie et impressions	620,273 92	·47	708,465 09	·47	867,222	·47	887,746	·50	698,439	·47
Autres dépenses	334,214 49	·26	372,159 75	·25	408,497	·22	383,084	·21	321,729	·22
Pertes et dommage—marchandises	1,073,407 20	·82	1,424,702 68	·95	2,102,597	1·15	2,700,966	1·51	2,115,091	1·43
Pertes et dommages—bagages	18,802 07	·01	20,410 21	·01	29,193	·01	26,873	·02	11,547	·01
Dommage aux propriétés	197,677 02	·15	528,670 31	·37	265,922	·14	359,378	·22	189,314	·13
Dommages aux anim. sur empl. de la voie	68,048 50	·04	76,755 46	·05	86,693	·04	106,015	·06	92,872	·06
Blessures aux personnes	559,058 38	·03	554,323 50	·37	879,067	·48	840,162	·52	626,441	·42
Service des voies communes—Dt	46,149 91	·42	72,205 27	·04	96,255	·05	94,575	05	101,820	·07
Frais généraux—										
Salaires et dépenses, bureaux principaux	808,131 25	·63	1,011,334 22	·69	963,085	·53	994,148	·55	977,613	·66
Salaires et dépenses des commis, etc.	1,322,385 75	1·00	1,512,453 07	1·00	1,780,558	·97	2,028,394	1·13	2,168,511	1·47
Fournitures et dépenses, bureaux principaux	227,932 86	·17	266,635 75	·17	366,627	·15	433,382	·24	382,767	·26
Frais en justice	585,862 84	·45	601,957 19	·38	693,215	·37	704,485	·39	626,187	·42
Assurance	726,168 79	·55	831,127 09	·55	1,013,385	·55	1,251,482	·70	1,227,936	·83
Département des secours, dépenses	28,504 34	·02	30,261 38	·02	28,841	·01	26,898	·02	26,065	·02
Pensions	186,323 02	·14	194,858 13	·11	204,916	·11	219,288	·12	223,723	·15
Papeterie et impressions	191,210 03	·15	198,698 78	·11	253,795	·14	291,538	·16	263,245	·18
Autres dépenses	398,981 16	·30	478,766 18	·32	655,484	·36	649,073	·36	1,006,393	·68
Administration générale des voies com., etc.—Dt	11,539 49	·00	11,596 47	·01	24,280	·01	43,345	·20	70,585	·05

Vu qu'on attache une importance spéciale à l'entretien de la voie et du matériel de la voie, et au fonctionnement parfait du matériel roulant, nous donnons les renseignements suivants:—

Année.	Entretien de la voie. Montant.	Parcours.	Montant par mille de voie.	Année.	Entretien du matériel. Montant.	Parcours.	Entretien par mille de voie.
	$ c.		$ c.		$ c.		$ c.
1907	20,887,091 66	22,452	930 30	1907	21,666,373 08	22,452	965 01
1908	20,778,609 78	22,966	904 76	1908	20,273,625 95	22,966	882 77
1909	21,153,274 46	24,104	877 58	1909	21,510,303 59	24,104	892 40
1910	27,035,603 46	24,731	1,093 19	1910	26,002,301 30	24,731	1,051 41
1911	29,245,093 22	25,400	1,151 38	1911	26,127,638 12	25,400	1,028 65
1912	31,514,098 12	26,727	1,179 11	1912	29,811,510 09	26,727	1,115 41
1913	35,933,322 78	29,336	1,224 92	1913	37,289,718 47	29,336	1,271 13
1914	35,292,226 82	30,795	1,146 04	1914	36,375,330 87	30,795	1,181 21
1915	28,762,906 91	35,582	808 35	1915	28,156,261 08	35,582	791 32

MATERIEL.

Il a été fait de nombreuses additions au matériel roulant des chemins de fer en 1913, et voici l'état en 1914:—

	Nombre.	Augmentation.
Locomotives	5,486	29
Wagons dans le service des voyageurs	6,326	324
Wagons dans le service des marchandises	201,690	2,500
Wagons aux service de la compagnie	17,026	673

La diminution dans le service par wagons dans le transport des marchandises s'est produite après une augmentation considérable de wagons durant les quatre dernières années. Il est évident que les compagnies de chemin de fer ont profité de la diminution dans le service depuis 1913 pour reléguer un grand nombre de vieux wagons.

Les locomotives durant les huit dernières années, ont été affectées aux services qui suivent:—

Locomotives.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Voyageurs	964	1,122	1,056	1,090	1,215	1,192	1,474	1,783	1,840
Marchandises	2,206	2,392	2,539	2,601	2,659	2,787	3,011	3,028	2,912
Aiguillage	334	358	384	388	435	505	634	636	734

Les additions au matériel disponible depuis huit ans, à part les wagons de compagnies, sont indiquées dans le relevé qui suit:—

Locomotives et wagons.	1907.	1908.	1909.	1910	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Locomotives	3,504	3,872	3,969	4,079	4,219	4,484	5,119	5,447	5,486
Wagons à march.	107,407	115,709	117,779	119,713	127,158	140,918	182,221	204,190	201,690
Wagons à voyag.	3,642	4,026	4,192	4,320	4,513	4,946	5,696	6,002	6,326

Les wagons du service des voyageurs ont été répartis dans les classes qui suivent depuis 1907:—

Wagons au service des voyageurs.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Première classe	1,300	1,493	1,560	1,564	1,601	1,788	2,058	2,167	2,213
Seconde classe	472	487	471	512	517	550	627	627	632
Combination	405	422	429	435	434	453	492	491	486
Immigrants	272	303	317	318	357	389	437	466	509
Buffets	105	114	127	123	137	159	176	204	215
Salons	63	63	60	69	80	89	117	130	138
Wagons-lits	212	236	261	283	306	353	440	500	538
Fourgons: bag. mess. et poste	782	873	926	979	1,045	1,132	1,275	1,378	1,457
Autres	31	35	41	37	36	33	74	39	138
Totaux	3,642	4,026	4,192	4,320	4,513	4,946	5,696	6,002	6,326

Les wagons pour le service des marchandises ont été classés depuis 1907 comme suit:—

Wagons marchandises.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Wagons fermés	68,149	72,863	74,477	75,983	79,412	89,982	128,511	146,607	145,307
" plats	20,477	21,759	21,188	20,769	21,069	22,000	25,117	26,151	25,290
" à bestiaux	4,817	5,047	5,518	5,528	5,809	6,322	6,745	7,589	7,553
" à houille	10,358	11,616	11,721	12,680	13,768	14,715	14,746	15,955	15,703
" à réservoir	132	197	197	195	277	390	479	496	560
" frigorifiques	1,917	2,423	2,466	2,539	2,807	3,082	3,911	4,716	4,713
Autres wagons	1,557	1,804	2,212	2,019	4,016	4,427	2,712	2,676	2,556
Totaux	107,407	115,709	117,779	119,713	127,158	140,918	182,221	204,190	201,690

Dans les wagons ou service des compagnies sont compris pour 1915: 438 wagons de fonctionnaires et de paie; 4,799 wagons à gravier; 204 à grue; 3,059 wagons cuisines et 8,526 autres wagons de route, soit un total de 17,026.

Le nombre total de wagons de toutes catégories au service des chemins de fer canadiens au 30 juin 1915 était de 225,034.

Le nombre de wagons loués aux chemins de fer canadiens a été de 3,814.

La capacité, considération importante des wagons de marchandises a été comme suit depuis 1907:—

—	1907.		1908.		1909.	
	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.
Wagons fermés	66,934	1,848,980	72,862	2,048,227	74,479	2,130,145
" plats	20,118	535,167	21,781	592,496	21,220	584,455
" à bestiaux	4,731	122,550	5,047	133,578	5,561	150,800
" à houille	10,060	291,638	11,616	362,233	11,721	379,981
" à réservoir	132	2,632	197	4,000	197	4,012
" frigorifiques	1,745	48,745	2,423	69,000	2,465	71,085
Autres wagons	1,820	59,200	1,941	67,410	2,273	64,835
Totaux	105,540	2,908,903	115,867	3,277,394	117,916	3,385,313

	1910.		1911.		1912.	
	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.
Wagons fermés	75,983	2,211,963	79,412	2,343,920	89,982	2,741,350
" plats	20,769	576,198	21,069	600,970	22,000	648,010
" à bestiaux	5,528	151,565	5,809	161,65	6,322	178,070
" à houille	12,680	438,178	13,768	508,215	14,715	561,175
" à réservoir	195	3,962	277	7,490	390	12,720
" frigorifiques	2,539	73,520	2,807	81,815	3,082	90,410
Autres wagons	2,019	58,720	4,016	102,105	4,427	130,540
Totaux	119,713	3,514,106	127,158	3,806,280	140,918	4,362,275

	1913.		1914.		1915.	
	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.	Nombre.	Capacité en tonnes.
Wagons fermés	128,511	4,096,480	146,607	4,846,425	145,307	4,825 543
" plats	25,117	763,665	26,151	814,440	25,315	798,671
" à bestiaux	6,475	193,975	7,589	221,965	7,638	226,190
" à houille	14,746	567,210	15,955	630,435	15,703	611,020
" à réservoir	479	15,785	496	15,625	463	14,604
" frigorifiques	3,911	115,455	4,716	139,190	4,713	139,350
Autres wagons	2,712	104,315	2,676	104,830	2,551	99,677
Totaux	182,221	5,856,885	204,190	6,772,910	201,690	6,731,265

La capacité moyenne des wagons de transport de marchandises était, en 1915, de 33·4 contre 33·2 en 1914. En 1907 elle était de 27·6. Cette comparaison fait voir l'augmentation constante dans la capacité des unités.

Des renseignements plus spéciaux relativement à la capacité des wagons à marchandises sont fournis par l'analyse qui suit:—

Classe.	Capacité livres.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
I	10,000	771	859	393	273	77	74	....	1
II	20,000	1,995	1,147	1,245	1,115	742	622	457	445
III	30,000	3,227	4,143	2,412	3,332	3,277	2,068	3,118	2,916
IV	40,000	25,855	22,320	20,858	18,899	14,695	13,617	9,781	8,036
V	50,000	1,135	878	1,029	673	3,237	835	827	600
VI	60,000	69,416	73,737	76,610	82,555	89,512	114,528	117,984	116,541
VII	70,000	230	220	217	166	292	264	281	328
VIII	80,000	9,790	10,837	11,927	14,075	21,951	42,967	63,133	64,191
IX	90,000	....	60	....	....	....	....	....	....
X	100,000	3,448	3,715	4,992	6,070	7,135	7,246	8,603	8,622
XI	110,000	....	....	....	....	....	....	....	....
XII	120,000	....	....	....	....	....	....	....	....
Par tout	120,000	....	....	....	....	....	....		10
Total	....	115,867	117,916	119,713	127,158	140,918	182,221	204,190	201,690

Le matériel roulant disponible par 1,000 milles de voie ferrée a été comme suit:—

Matériel roulant.	Par 1,000 milles de voie ferrée.								
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Locomotives	156	169	165	165	166	168	175	176	154
Wagons marchandises	4,783	5,039	4,887	4,840	5,006	5,273	6,211	6,636	5,669
Wagons voyageurs	162	175	174	174	177	185	194	195	178

La diminution en 1915 est due à deux causes: Premièrement, à la grande augmentation du parcours d'exploitation; et secondement à la réduction du nombre de wagons à marchandises.

A peu d'exceptions près, tous les wagons pour le service des voyageurs et des marchandises en 1913, étaient munis de service automatique de freins de convoi et d'attelages.

On trouvera dans les tableaux n°s 13 et 14 les détails du matériel des diverses compagnies qui ont fait rapport sur ce sujet.

PARCOURS PAR MILLES DES TRAINS, WAGONS ET LOCOMOTIVES.

Le total des milles parcourus par les trains chargés en 1915 a été de 93,218,479, contre 107,895,272 en 1914.

Les milles parcourus par trains vides sont au nombre de 1,955,104, contre 4,911,928 pour l'année précédente.

Le tableau suivant fait voir le mouvement des trains de rapports depuis 1907 à 1915 inclusivement.

—	1907.	1908.	1909.	1910.
Trains de voyageurs	30,220,461	31,950,349	32,295,730	35,022,541
Trains de marchandises	38,923,890	40,476,370	40,304,906	43,742,668
Trains mixtes	3,971,414	6,201,807	7,061,580	6,441,440
Trains spéciaux	....	....	....	202,592
Total	75,115,765	78,637,526	79,662,216	85,409,241

—	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Trains de voyageurs	36,985,911	40,440,393	45,652,365	45,219,048	41,648,243
Trains de marchandises	46,220,813	53,652,141	60,275,896	55,343,193	43,661,573
Trains mixtes	6,277,468	6,473,882	7,044,194	7,126,841	7,736,391
Trains spéciaux	232,341	363,855	464,753	206,190	172,272
Total	75,716,533	100,930,271	113,437,208	107,895,272	93,218,479

Le pourcentage du parcours de chaque classe de trains au tableau qui précède porté dans le parcours général des trains chaque année depuis 1907, est ainsi qu'il suit:—

—	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Trains voyageurs........	40·23	40·23	40·54	40·00	41·22	40·06	40·24	41·91	44·68
" marchandises.....	51·81	51·47	50·47	51·21	51·52	53·15	53·14	51·21	46·84
" mixtes............	7·90	7·90	8·87	7·54	6·98	6·41	6·21	6·60	8·30
" spéciaux..........	....	....	....	0·25	0·27	0·38	0·41	0·28	0·18

Relevé du nombre de milles parcourus par les trains depuis 1875:—

Année.	Trains de voyageurs.	Trains de marchandises.	Trains mixtes	Trains. spéciaux.	Total des train-milles.	Milles parcourus par les locomotives.
1875	5,206,353	10,910,181	1,563,644	....	17,680,178	19,633,026
1876	5,837,461	9,616,148	2,650,019	....	18,103,628	21,011,052
1877	6,271,980	11,403,517	1,775,316	....	19,450,813	22,231,840
1878	6,225,327	9,981,786	3,462,334	....	19,669,447	24,091,600
1879	6,987,919	6,510,636	7,068,450	....	20,731,689	24,735,862
1880	7,312,168	10,775,380	4,157,292	....	22,427,449	26,575,969
1881	8,298,957	15,163,634	2,099,487	....	27,301,306	34,265,003
1882	9,833,005	15,638,013	2,375,393	....	27,846,411	33,374,847
1883	9,651,427	16,123,387	10,951,424	....	36,726,238	47,688,528
1884	9,315,694	15,710,630	4,254,595	....	29,280,919	37,390,874
1885	9,511,455	16,382,553	4,729,681	....	30,623,689	38,749,239
1886	9,214,131	15,914,127	5,182,557	....	30,481,086	37,359,494
1887	10,838,993	17,997,819	4,539,900	....	33,638,748	43,276,468
1888	11,859,684	20,651,834	4,763,318	....	37,391,206	46,489,229
1889	12,900,483	20,739,391	5,179,506	....	38,819,380	47,708,138
1890	14,362,879	22,428,249	5,058,210	....	41,849,329	49,512,530
1891	14,987,647	23,592,370	4,819,161	....	43,399,178	56,950,343
1892	15,237,093	24,399,014	4,812,361	....	44,448,468	56,994,253
1893	15,859,978	23,220,761	5,305,214	....	44,385,953	57,587,382
1894	16,542,860	21,423,496	5,803,673	....	43,770,029	57,401,514
1895	15,332,276	19,939,699	5,389,915	....	40,661,890	51,339,885
1896	15,846,645	23,299,776	5,354,181	....	44,500,602	55,786,960
1897	17,237,974	23,595,000	4,947,877	....	45,780,851	54,729,490
1898	19,305,603	26,868,366	5,519,424	....	50,688,283	60,103,944
1899	20,093,379	26,922,348	5,199,481	....	52,215,207	64,582,807
1900	20,922,098	24,662,906	9,592,867	....	55,177,871	67,712,252
1901	19,115,472	23,888,302	10,345,620	....	53,349,394	68,621,424
1902	21,104,036	24,891,813	9,734,007	....	55,729,856	70,275,615
1903	22,095,705	28,840,434	9,446,781	....	60,382,920	77,178,493
1904	23,502,876	28,278,310	9,530,816	....	61,312,002	80,508,064
1905	25,428,018	34,372,998	6,133,098	....	65,934,114	84,335,732
1906	28,071,648	39,045,168	5,606,666	....	72,723,482	94,180,788
1907	30,220,461	38,923,890	5,971,414	....	75,115,765	100,154,966
1908	31,950,349	40,476,370	6,210,807	....	78,637,526	100,622,241
1909	32,295,730	40,304,906	7,061,580	....	79,662,216	97,865,325
1910	35,022,541	43,742,668	6,441,440	202,592	85,409,241	106,019,475
1911	36,985,911	46,220,813	6,277,468	232,341	89,716,533	111,975,176
1912	40,440,393	53,652,141	6,473,882	363,855	100,930,271	127,401,480
1913	45,652,365	60,275,896	7,044,194	464,753	113,437,208	145,119,721
1914	45,219,048	55,343,193	7,126,841	206,190	107,895,272	137,128,756
1915	41,648,243	43,661,573	7,736,391	172,272	93,218,479	116,354,044

Le rapport des milles parcourus au trafic et aux recettes qui en proviennent est illustré par le tableau qui suit:—

Année.	Recettes du fret.	Trains à marchandises, milles parcourus.	Nombre de tonnes transportées.	Recettes par train de marchandises, mille.	Moyenne des recettes par tonne transportée.
	$	Milles.	Tonnes.	$ c.	$ c.
1875	12,073,570	12,473,825	5,670,837	·988	2·129
1876	12,211,158	12,266,167	6,331,757	·995	1·928
1877	11,321,264	13,178,833	6,859,796	·859	1·650
1878	13,129,191	13,444,120	7,883,472	·977	1·665
1879	12,509,093	13,579,086	8,348,810	·921	1·498
1880	15,506,935	14,932,672	9,938,858	1·038	1·560
1881	18,666,982	17,263,121	12,065,323	1·081	1·547
1882	17,729,945	18,013,406	13,575,787	·984	1·305
1883	21,320,208	27,074,761	13,266,255	·787	1·607
1884	20,763,243	19,965,225	13,712,269	1·039	1·514
1885	19,962,058	21,112,234	14,659,271	·946	1·371
1886	21,183,967	21,096,684	15,670,460	1·004	1·351
1887	24,581,047	22,537,719	16,365,335	1·091	1·502
1888	26,410,084	24,415,152	17,172,759	1·039	1·537
1889	26,671,049	25,918,897	17,928,626	1·029	1·487
1890	29,921,788	27,486,459	20,787,469	1·089	1·439
1891	30,584,645	28,411,531	21,753,021	1·075	1·404
1892	33,230,121	29,211,375	22,289,923	1·138	1·502
1893	32,935,028	28,525,975	22,033,599	1·155	1·496
1894	29,982,482	27,227,169	20,721,116	1·101	1·446
1895	29,545,490	25,329,614	21,524,421	1·166	1·372
1896	32,368,082	28,653,957	24,266,825	1·130	1·333
1897	33,522,102	28,542,877	25,300,331	1·174	1·324
1898	38,508,175	31,382,790	28,785,903	1·227	1·340
1899	40,101,036	32,121,829	31,211,753	1·248	1·284
1900	45,643,699	34,255,773	35,946,371	1·332	1·269
1901	46,665,103	33,233,922	36,999,922	1·363	1·261
1902	53,986,672	34,625,820	42,376,527	1·559	1·273
1903	63,089,448	38,287,215	47,373,417	1·648	1·331
1904	64,673,919	30,809,126	48,097,519	1·711	1·344
1905	68,203,320	40,506,096	50,893,957	1·684	1·340
1906	81,433,115	44,651,834	57,966,713	1·824	1·405
1907	94,995,087	44,895,304	63,866,135	2·116	1·472
1908	93,746,655	46,687,177	63,071,167	2·008	1·486
1909	95,714,783	47,366,436	66,842,258	2·041	1·432
1910	116,229,894	50,184,108	74,482,866	2·316	1·560
1911	126,743,015	52,498,281	79,884,282	2·376	1·561
1912	148,030,890	60,126,023	89,444,331	2·455	1·655
1913	174,684,640	67,320,090	106,992,710	2·595	1·636
1914	163,663,744	62,470,034	101,393,989	2·610	1·614
1915	134,488,304	51,397,964	87,204,838	2·579	1·520

Pour les besoins des calculs qui précèdent les milles parcourus par les trains de marchandises comprennent les milles parcourus par les trains mixtes.

Le relevé des milles parcourus par les wagons depuis les premières statistiques est comme suit:—

Parcours des wagons de fret.	1908.	1909.	1910.	1911.
Wagons à marchandises chargés	748,924,820	775,543,414	910,858,711	946,946,917
" " vides	284,944,529	281,175,615	280,255,329	311,984,866
" de service		37,644,038	45,367,459	47,834,318
Total	1,033,869,349	1,094,363,067	1,236,481,409	1,306,766,101

Parcours des wagons de fret.	1912.	1913.	1914.	1915.
Wagons à marchandises chargés	1,102,719,543	1,211,708,492	1,147,533,071	958,425,805
" " vides	310,974,528	381,048,160	413,463.359	387,179,212
" cuisines	55,692,091	63,653,643	57,553,172	45,669,172
Total	1,469,386,162	1,656,410,295	1,618,549,602	1,391,274,189

Parcours des wagons de voyageurs.	1913.	1914.	1915.
Wagons de voyageurs	153,301,893	107,136,731	126.421,006
Dortoirs, salons, etc.	52,738,619	41,972,096	53.632.104
Autres wagons	92,977,602	72,719,818	86,630,228
Total	299,018,114	221,828,645	266,683,338

Les tableaux 10 et 11 donnent les renseignements relatifs au parcours des trains.

L'introduction de l'électricité dans le parcours en 1915, pour la première fois, explique l'augmentation ci-haut indiquée.

Voici un tableau comparatif du parcours des locomotives depuis 8 ans:—

Classe de locomotive.	1907.	1908.	1909.	1910.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Marchandises	43,824,909	42,291,082	43,280,549	47,239,088
Voyageurs	29,110,158	30,504,171	32,282,534	34,758,088
Mixtes	7,492,278	7,410,971	7,237,422	8,211,350
Garage	14,816,272	15,941,179	14,832,834	15,581,077
Spéciale	4,911,249	5,474,838	231,986	229,872
Total	100,154,966	100,622,241	97,865,325	106,019,475

Classe de locomotive.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Marchandises	49,354,983	57,143,590	64,541,731	58,675,214	47,731,635
Voyageurs	36,946,876	40,944,058	45,926,357	45,069,967	41,006,923
Mixtes	8,256,424	7,742,514	8,891,330	10,276,245	7,561,213
Garage	17,300,773	21,159,394	25,456,533	22,937,611	19,897,242
Spéciale	116,120	411,924	213,770	169,719	157,031
Total	111,975,176	127,401,480	145,119,721	137,128,756	116,354,044

COMBUSTIBLE CONSUME PAR LES LOCOMOTIVES.

Le nombre de tonnes de combustible consumé en 1915 par les locomotives s'est élevé à 6,903,418 tonnes, contre 8,547,675 en 1914.

Pendant cette même année, le coût du combustible a été de $20,889,055, ou $5,821,703 de moins que pour l'année précédente.

Le coût moyen par tonne a été de $3.02 en 1915, tandis qu'il était de $3.12 en 1914.

Le tableau suivant donne la quantité de combustible consumé depuis 1907 par les divers types de locomotives:—

Classe de locomotive.	1907.	1908.	1909.	1910.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Marchandises	3,194,510	3,318,283	3,833,010	3,597,541
Voyageurs	1,331,178	1,446,919	1,834,700	1,636,454
Mixtes	303,549	350,921	410,800	388,693
Garage	557,576	598,092	743,977	620,303
Construction	223,141	256,576	9,621	9,063
Total	5,608,954	5,970,791	6,832,108	6,252,054

Classe de locomotive.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Marchandises	3,844,042	4,480,728	5,361,839	4,820,646	3,642,056
Voyageurs	1,813,809	1,983,238	2,249,320	2,161,144	1,989,004
Mixtes	421,277	407,970	502,631	559,115	378,574
Garage	716,276	890,650	1,138,531	999,457	854,651
Construction, etc	5,209	21,150	11,663	7,313	39,133
Total	6,800,648	7,783,736	9,263,984	8,547,675	6,903,418

La quantité du combustible consumé et le prix qu'elle a coûté ont été calculés ainsi qu'il suit depuis 1907:—

Année.	Tonnes.	Coût.
		$
1907	5,608,954	15,137,504
1908	5,970,791	17,718,468
1909	6,832,108	17,544,449
1910	6,252,054	18,570,393
1911	6,800,648	20,182,193
1912	7,783,736	24,160,823
1913	9,263,984	28,426,355
1914	8,547,675	26,710,758
1915	6,903,418	20,889,055

Le coût total du combustible en 1914 se divise comme suit: Pour locomotives servant au transport, $18,472,710, et pour locomotives de parcs, $2,416,345.

Voici les quantités et variétés de combustibles consumés par les locomotives en 1914.

Classe de locomotive.	Houille.		Bois.		Autre combustible.		Total.	Milles parcourus.
	Anthracite.	Bitumineuse.	Franc.	Mou.	Huile.	Charbon de bois.		
	Tonnes.	Tonnes.	Cordes.	Cordes.	Gallons.	Boisseau.	Tonnes.	
Marchandises.....	1,933	3,520,283	24	17,845	18,473,952	44,829	3,642,056	47,731,635
Voyageurs.........	594	1,920,425	12	9,153	11,225,089	42,790	1,989,004	41,006,923
Mixtes...........	317	371,086	47	3,874	837,597	4,638	378,574	7,561,213
Carage...........	847	833,014	6	4,491	3,081,225	15,628	854,651	19,897,242
Spéciale.........	....	29,037	....	32	12,842	53	39,133	157,031
Total.........	3,691	6,673,845	89	35,395	32,630,705	107,938	6,903,418	116,354,044

Une particularité frappante du tableau précédent, c'est la grande quantité d'huile consumée par les locomotives. Ce combustible n'a été appliqué au chauffage des locomotives que récemment sur les chemins de fer du Canada.

Le poids du combustible consumé par chaque classe de locomotives en 1915 et les huit années précédentes est donné dans le tableau suivant:—

Classe de locomotive.	Combustible consumé par 100 milles.								
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.	Tonnes.
Marchandises............	7·29	7·84	8·85	7·62	7·78	7·84	8·31	8·22	7·63
Voyageurs..............	4·57	4·74	5·68	4·71	4·91	4·84	4·89	4·79	4·85
Mixtes.................	4·05	4·73	5·67	4·73	5·10	5·27	5·59	5·44	5·01
Garage.................	3·76	4·00	5·01	3·98	4·14	4·26	4·47	4·36	4·29
Construction ou spéciale...	4·54	4·69	4·14	3·94	4·48	5·13	5·46	4·31	2·49

Le coût du combustible par 100 milles est indiqué dans le tableau comparatif suivant:—

Classe de locomotive.	Coût du combustible par 100 milles.								
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	$	$	$	$	$	$	$	$	
Marchandises............	19·61	23·20	22·65	22·48	22·17	24·46	25·51	25·64	23·04
Voyageurs..............	12·29	14·03	14·54	13·89	14·28	15·10	15·01	14·96	14·64
Mixtes.................	10·89	14·00	14·51	13·95	14·84	16·44	17·16	16·97	15·13
Garage.................	10·11	11·84	12·82	11·74	12·04	13·38	13·72	13·60	12·95
Construction ou spéciale..	12·21	13·88	10·59	11·62	13·03	16·00	16·76	13·45	7·51

ACCIDENTS.

Le mouvement des convois au Canada a causé la mort de 360 personnes et infligé des blessures à 1,578 en 1915. Il y a eu en outre 19 personnes tuées et 1,583 blessées par autres causes que le mouvement des trains. Le total est donc 385 tuées et 3,161 blessées.

Le sommaire suivant donne le nombre et la catégorie de personnes tuées et blessées en 1914:—

—	Mouvement des trains		Trains n'étant pas en mouvement.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
Voyageurs	17	304	....	26
Employés	102	946	13	1,523
Sur la voie, en contr. de la loi	168	147	....	....
" mais non en contr. de la loi	73	167	....	....
Commis de poste et autres	....	14	6	34
Total	360	1,578	19	1,583

Il y a eu un voyageur tué par 2,724,825 et un blessé par 140,369. Il n'y a que les deux années 1898 et 1908 où la proportion des tués est moindre.

Voici un tableau comparatif du nombre d'accidents provenant de la marche des convois depuis 8 ans:—

—	Tués.								
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Voyageurs	70	28	36	60	28	47	38	25	17
Employés	249	224	182	214	202	215	298	200	102
Sur la voie, en c. de la loi	195	156	190	175	185	235	309	289	168
Sur la v., m. n. en c. de la loi	70	22	67	74	48	48	63	48	73
Commis des poste	3	16	....	1	2	....	2	3	....
Autres personnes	11	3	3	....	....	....	....	....	....
Total	598	449	478	524	465	554	710	565	360

—	Blessés.								
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Voyageurs	352	345	281	270	288	458	650	402	304
Employés	1,126	1,793	897	926	1,314	1,606	1,834	1,475	946
Sur la voie, en c. de la loi	125	120	95	148	154	193	284	279	147
Sur la v., m. n. en c. de la loi	88	59	89	77	135	120	171	114	167
Commis des postes	7	3	25	20	15	....	27	17	14
Autres personnes	454	27	17	....	....	33	....	....	....
Total	2,152	2,347	1,404	1,441	1,906	2,437	2,966	2,287	1,578

Ci-dessous est le relevé comparatif des causes des accidents survenus aux voyageurs en 1915 et pendant les huit années précédentes:—

Causes—Accidents aux voyageurs.	Tués.								
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Collisions	26	2	6	2	4	18	3	3	1
Déraillements	21	8	1	44	1	....	15	2	....
Rupture des trains	....	....	....	....	....	....	....	....	....
Tombant des trains, etc.	2	6	11	3	10	10	8	3	7
Saut. à b. ou en b. d. t., etc.	10	6	14	8	11	4	7	8	4
Frappés aux passages à niv.	4	....	1	....	....	4	1	....	....
" stations	4	3	1	1	1	3	1	5	2
" ailleurs	....	2	....	1	1	1	2	2	1
Autres causes	3	1	2	1	....	7	1	2	2
Total	70	28	36	60	28	47	38	25	17

Causes—Accidents aux voyageurs.	Blessés.								
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Collisions	93	88	83	31	43	73	108	23	90
Déraillements	127	131	99	126	88	203	347	185	53
Rupture des trains	3	1	....	2	....	4	....	2	2
Tombant des trains, etc.	36	20	11	28	34	51	49	45	30
Saut. sur ou à b. des tr., etc.	38	50	57	43	67	70	72	56	62
Frappés aux passages à niv.	7	....	....	1	4	2	3	5	1
" stations	3	5	5	4	2	4	6	2	3
" ailleurs	1	1	1	2	....	1	3	2	4
Autres causes	44	49	25	33	50	77	62	82	59
Total	352	345	281	270	288	485	650	402	304

Les causes et le nombre des accidents survenus aux employés à la suite de la mise en mouvement des trains sont indiquées dans le tableau qui suit:—

Causes—Accidents aux employés.	Tués.								
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Attelant ou détachant	34	20	18	17	13	18	27	16	9
Collisions	46	25	40	19	34	29	40	35	11
Déraillements	12	15	15	47	10	15	22	18	9
Rupture de trains	2	1	....	....	....	1	1	....	1
Locomot. ou wagons brisés	1	1	1	....	....	3	....	2	1
Tomb. du train des locom., etc.	32	32	28	23	26	31	45	23	17
Sautant sur ou en bas des trains	7	8	9	24	15	15	22	13	3
Frappés par trains, etc.	85	81	53	62	72	79	97	64	44
Obstruction au-des. de la voie	2	3	....	1	3	3	1	....	1
Autres causes	28	16	18	21	29	21	43	29	6
Total	249	224	182	214	202	215	298	200	102

Causes—Accidents aux employés.	Blessés.								
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Attelant ou détachant	141	183	125	139	191	208	182	129	78
Collisions	135	80	86	56	119	141	210	94	74
Déraillements	56	60	65	58	67	91	88	77	53
Rupture de trains	16	11	9	6	13	13	16	7	10
Locomot. ou wagons renversés	6	16	6	19	12	17	13	24	17
Tombant des trains ou de wagons	186	185	142	165	253	275	366	255	182
Sautant sur ou en bas des trains	66	108	95	98	141	129	180	159	120
Frappés par les trains, etc	130	116	88	78	121	172	136	151	70
Obstruction au-dessus de la voie	13	14	11	25	17	33	31	21	28
Autres causes	377	340	270	282	380	527	612	556	314
Total	1,126	1,113	987	926	1,314	1,606	1,834	1,475	946

Le nombre et les classes des employés tués ou blessés par le mouvement des trains en 1915 et durant les huit années précédentes sont indiqués dans le tableau suivant:—

Employés.	Tués.								
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Préposés aux trains	149	109	113	103	101	115	167	97	50
Cantonniers	53	36	37	70	44	47	59	59	24
Aiguilleurs, gardiens, etc.	7	11	3	9	6	8	8	3	9
Employés aux gares	3	4	2	2	5	3	9	2	....
Employés aux ateliers	9	11	7	4	18	13	15	5	6
Employés du télégraphe	....	2	....	....	3	2			....
Autres employés	28	51	20	26	25	27	40	34	13
Total	249	224	182	214	202	215	298	200	102

Employés.	Blessés.								
	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913	1914	1915.
Préposés aux trains	781	780	693	610	972	1,078	1,277	953	628
Cantonniers	104	307	71	136	158	200	245	175	95
Aiguilleurs, gardiens, etc.	47	40	27	25	11	67	41	40	26
Employés aux gares	3	66	10	6	6	18	39	24	13
Employés aux ateliers	16	284	16	41	64	68	59	99	59
Employés du télégraphe	3	4	3	3	4	6	11	14	3
Autres employés	107	312	77	105	99	169	162	170	122
Total	1,121	1,793	897	926	1,314	1,606	1,834	1,475	946

Des accidents provenant de causes autres que la mise en mouvement des trains se sont produits en 1912, 1913, 1914 et 1915 aux classes de personnes qui suivent:—

	Tués.				Blessés.			
	1912.	1913.	1914.	1915.	1912.	1913.	1914.	1915.
Voyageurs	1	3	2	....	8	17	13	26
Préposés aux trains et cantonniers	3	6	6	4	334	488	492	429
Employés des gares	2	....	1	....	163	147	143	32
Employés aux usines	3	5	2	1	405	472	574	574
Autres employés	11	15	15	8	416	466	477	488
Autres personnes	3	3	9	6	17	16	53	34
Total	23	32	35	19	1,343	1,606	1,752	1,583

Le relevé des accidents dus à la mise en mouvement des trains depuis 1887 est ainsi qu'il suit:—

Années.	Voyageurs.		Employés.		Autres.		Total.		Voyageurs.	
	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Un tué par chaque.	Un blessé par chaque.
1888	20	70	107	619	104	86	213	775	534,931	152,837
1889	37	103	89	637	84	135	210	875	328,408	117,971
1890	11	52	83	682	124	101	218	835	1,165,569	246,562
1891	13	105	65	582	118	131	193	818	1,017,120	125,929
1892	14	43	110	697	109	139	233	879	966,672	314,730
1893	11	57	72	331	133	120	216	708	1,238,002	238,912
1894	12	64	67	521	132	107	211	694	1,205,208	225,976
1895	9	47	51	489	127	122	187	658	1,554,175	297,608
1896	11	62	46	446	104	111	161	619	1,346,400	238,877
1897	7	70	76	579	130	158	213	807	2,310,191	231,019
1898	5	72	98	862	167	163	270	1,097	3,688,809	356,167
1899	20	119	119	882	145	184	284	1,185	956,668	160,784
1900	7	131	123	941	195	245	325	1,303	3,071,453	164,123
1901	16	134	118	970	183	213	317	1,317	1,149,108	137,207
1902	19	177	146	930	165	221	330	1,328	1,088,419	116,836
1903	35	258	186	956	181	239	420	1,453	417,900	85,848
1904	25	232	192	214	178	259	395	705	945,630	101,899
1905	35	244	206	920	227	193	468	1,357	722,535	103,624
1906	16	231	139	893	206	241	361	1,365	1,749,361	121,168
1907	70	352	249	1,126	268	220	587	1,698	459,104	91,299
1908	28	345	224	1,113	197	200	449	2,347	1,215,893	98,681
1909	36	281	182	897	260	226	478	1,404	907,869	116,311
1910	60	270	214	926	250	245	524	1,441	598,243	132,943
1911	28	288	202	1,314	235	304	465	1,906	1,324,919	124,489
1912	47	485	215	1,606	283	346	545	2,437	872,855	84,792
1913	38	650	298	1,834	374	482	710	2,966	1,216,599	71,124
1914	25	402	200	1,475	340	410	565	2,287	1,868,091	116,175
1915	17	304	108	1,578	241	328	366	1,578	2,724,825	140,369

ACCIDENTS SURVENUS AUX PASSAGES À NIVEAU.

Le relevé des accidents survenus en 1915 aux passages à niveau donne 66 tués et 112 blessés, contre 81 tués et 122 blessés en 1914.

Des 66 accidents fatals, 30 ont eu lieu aux passages à niveau urbains et 36 aux passages à niveau ruraux. Des accidents causant blessures 68 eurent lieu aux passages à niveau urbains et 44 aux passages à niveau ruraux.

Voici un tableau résumant pour les sept dernières années les accidents survenus aux passages à niveau, le nombre des tués ou blessés, en campagne et dans les villes:—

Classe de passage à niveau.	Tués.						
	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Urbains	30	33	28	22	33	32	49
Ruraux	21	43	35	14	42	31	32
Total	51	76	63	36	75	63	81

Classe de passage à niveau.	Blessés.						
	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
Urbains	35	41	45	70	43	69	72
Ruraux	33	31	16	38	41	35	50
Total	68	72	61	108	84	104	122

PASSAGES À NIVEAU.

Le nombre des passages gardés a été augmenté de 263 pendant l'année 1915. Le genre de protection est démontré dans un tableau subséquent.

Le tableau suivant donne quelques faits relativement aux passages à niveau:—

Année.	Passages gardés.		Passages non-gardés.	
	Urbains.	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.
1909	587	492	1,767	15,426
1910	630	557	1,902	16,923
1911	692	661	2,026	16,655
1912	788	680	3,039	17,268
1913	844	827	2,658	18,681
1914	894	823	3,493	20,642
1915	948	1,032	2,759	20,105

Il est inutile d'ajouter que le nombre des passages élevés et protégés n'était pas entièrement connu en 1915.

Le nombre total des passages élevés et protégés en 1915, et la forme de protection donnée sont comme suit:—

—	Ruraux.	Urbains.
Par barrières	66	180
" viaducs	358	170
" tunnels	344	284
" avertisseurs élec., etc.	243	174
" gardiens	21	140
Total	1,032	948

Il est consolant de remarquer l'augmentation constante et appropriée des genres de protection.

Le tableau suivant donne le genre de garde adopté pour les diverses classes de passages avant 1915:—

Passages—Gardés par.	1909.		1910.		1911.	
	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.
Barrières	34	153	28	133	28	153
Viaducs	190	110	220	125	232	128
Tunnels	213	166	229	171	269	182
Avertisseurs	39	77	64	83	104	115
Gardiens	16	101	16	118	19	123
Total	492	587	557	630	652	701

Passages—Gardés par.	1912.		1913.		1914.	
	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.	Ruraux.	Urbains.
Barrières	33	174	71	178	34	189
Viaducs	233	147	274	158	265	151
Tunnels	275	216	276	227	283	257
Avertisseurs	118	127	179	155	217	157
Gardiens	21	124	27	126	24	140
Total	680	788	827	844	823	894

EMPLOYES DE CHEMINS DE FER.

Les rapports portent le nombre des employés de chemins de fer à la date du 30 juin 1914, au chiffre de 124,142, soit 35,000 de moins qu'en 1914.

La somme totale des salaires et gages payés s'est élevée à $09,215,727.01 contre $111,762,972.28 pour l'année précédente.

La liste des employés a augmenté pour 1915, et à partir du 1er juillet 1916, une refonte va se faire. Une classification pour la bonne gestion des chemins de fer a été prescrite. Sous ce nouveau système l'heure remplacera la journée pour certaines classes. Ces changements donneront des informations plus sûres et plus complètes que sous l'ancien système.

Le tableau suivant donne le total des salaires et gages pendant les neuf dernières années, et les rapports de ce total aux recettes brutes et aux frais d'exploitation en fonction de cent.

Année.	Salaries et gages.	Rapport aux recettes brutes.	Rapport aux frais d'exploitation.
	$		
1907	58,719,493	40·01	56·70
1908	60,376,607	41·09	56·26
1909	63,216,662	43·58	60·43
1910	67,167,793	38·61	55·78
1911	74,613,738	39·53	56·94
1912	94,237,623	39·79	57·92
1913	115,749,825	45·09	63·59
1914	111,762,972	45·97	62·43
1915	90,215,727	45·15	61·09

Le nombre total des employés en 1915, par classes et groupes, le nombre de jours de travail par chaque classe, le salaire annuel et la moyenne des salaires à la journée, sont indiqués dans le tableau qui suit:—

Classe.	Nombre.	Total des jours de travail.	Total des salaires annuels.	Moyenne des salaires quotidiens.
			$ c.	$ c.
I. Bureaux généraux.—				
1. Employé supérieur	342	101,650	1,201,255 52	11 89
2. Premiers commis	152	48,115	196,693 59	4 09
3. Autres commis	2,939	934,846	1,777,699 48	1 90
4. Sténographes et dactylographes	430	138,496	254,306 26	1 84
5. Téléphonistes et télégraphistes	64	22,976	52,280 70	2 29
6. Messagers et surveillants	181	63,281	95,318 22	1 51
7. Autres employés aux bureaux généraux	309	104,391	370,636 23	3 56
Total	4,417	1,413,755	3,948,190 00	
II. Voie:—				
11. Employés supérieurs	484	152,636	817,806 00	5 38
12. Commis	474	156,659	429,337 72	2 75
13. Contremaîtres d'ateliers	18	6,673	22,681 33	3 40
14. Ouvriers en const. métal	29	7,795	19,732 10	2 53
15. Machinistes	42	5,456	15,552 19	2 85
16. Maçons et briqueteurs	91	21,619	67,747 90	3 13
17. Charpentiers	1,484	408,202	1,151,086 15	2 82
18. Peintres	330	59,349	155,571 70	2 62
19. Autres ouv. d'atelier pour E. V. et C.	159	50,376	116,351 77	2 31
20. Autres manœuvriers	1,183	333,315	821,749 86	2 47
21. Contremaîtres de divisions	5,394	1,608,654	4,198,660 76	2 62
22. Gardes et inspecteurs divisionnaires	442	141,687	276,327 91	1 96
23. Cantonniers	20,234	4,861,629	8,670,320 24	1 78
24. Journaliers	4,011	592,096	984,831 53	1 66
25. Tous autres employés à l'E.V. et C.	1,695	437,795	988,469 84	2 26
26. Contremaîtres d'équipes construct.	196	56,749	191,115 46	3 37
27. Autres hommes dans équipes const.	3,765	942,148	1,709,897 02	1 81
Total	40,031	9,842,838	20,637,239 48	

Classe.	Nombre.	Total des jours de travail.	Total des salaires mensuels.	Moyenne des salaires quotidiens.
			$ c.	$ c.
III. Matériel roulant—				
31. Employés supérieurs	158	47,783	329,715 99	6 90
32. Commis et assistants	1,082	370,592	825,351 96	2 23
33. Contremaîtres d'ateliers	1,049	352,419	1,336,414 95	3 79
34. Machinistes	3,473	855,329	2,808,882 74	3 21
35. Charpentiers	3,058	763,917	2,037,678 55	2 67
36. Peintres et tapissiers	737	178,991	480,518 37	2 17
37. Autres ouvriers d'ateliers	13,570	3,399,268	8,117,797 41	2 39
38. Inspecteurs de wagons	1,168	403,930	985,418 97	2 44
39. Gardiens de nuit	223	72,931	129,205 51	1 77
40. Tous autres employés E. du M. R.	4,747	1,446,398	2,943,700 06	2 04
Total	29,265	7,891,558	19,994,684 51	
IV. Service des marchandises:—				
51. Employés supérieurs	157	47,904	467,156 29	9 75
52. Commis et assistants	1,236	366,638	889,833 71	2 43
53. Agents voyageurs	114	33,293	121,535 65	3 66
54. Employés dans les agences extérieures	470	144,358	460,983 23	3 20
55. Tous autres employés du transport	126	53,647	101,338 20	1 89
Total	2,103	645,840	2,040,847 08	
V. Service des voyageurs:—				
71. Employés supérieurs	358	118,661	842,834 80	7 14
72. Commis et assistants	2,351	791,228	1,624,176 27	2 05
73. Expéditeurs des trains	495	173,480	794,984 15	4 59
74. Chefs de gares	3,351	1,138,735	3,217,575 37	2 84
75. Télégraphistes	1,693	569,321	1,568,369 52	2 75
76. Autres employés de gares	10,736	3,227,133	6,247,625 12	1 94
77. Chefs de cours et commis	739	267,937	744,150 38	2 78
78. Employés à machines de garage	1,570	470,090	1,788,537 90	3 80
79. Conducteurs et serre-freins dans cours	2,117	712,889	2,641,300 62	3 71
80. Aiguilleurs dans cours	443	152,830	312,209 69	2 05
81. Autres employés de cours	160	63,678	125,141 97	1 96
82. Employés de rotondes	3,855	1,252,010	2,500,780 52	2 00
83. Mécaniciens et gardes-moteurs	7,138	2,060,161	8,943,248 03	4 34
84. Conducteurs pour passagers	891	294,102	1,330,922 22	4 52
85. Conducteur service des marchandises	2,057	640,278	2,774,739 15	4 33
86. Autres employés des trains	6,339	2,021,277	5,780,521 62	2 86
87. Préposés aux postes de man. et signaux	381	149,187	267,341 51	1 79
88. Signaleurs et gardes à barrières	501	174,118	267,773 67	1 53
89. Pontiers	96	25,748	45,852 55	1 78
90. Employés au matériel flottant	251	69,066	176,316 94	2 55
91. Employés des messageries	78	24,488	35,799 36	1 47
92. Employés au départ. des réclamations	92	51,534	139,240 79	2 70
93. Tous aut. empl. au serv. des voyageurs	2,634	721,531	1,425,323 79	1 98
Total	48,326	15,169,482	43,594,765 94	
Grand total	124,142	34,963,473	90,215,727 01	

Les employés et les rémunérations ont été classés en 1914 sous les titres suivants:—

—	Nombre.	Montant.
		$ c.
Bureaux généraux	4,417	3,948,190 00
Voie	40,031	20,637,239 48
Matériel roulant	29,265	19,994,684 51
Service des marchandises	2,103	2,040,847 08
Service des voyageurs	48,326	43,594,765 94
Total	124,142	90,215,727 01

A cause de la nouvelle classification pour 1915 il est impossible de comparer exactement les chiffres précédents avec ceux des années passées. Les salaires mentionnés dans ce rapport peuvent, cependant, être classés comme suit:—

——	1907.	1908.	1909.	1910.
	$	$	$	$
Voies et matériel de voies	15,398,885	14,715,572	14,249,186	16,502,902
Matériel roulant	12,161,917	13,008,104	14,623,930	14,775,782
Service du fret	....	....	5,353,607	1,313,980
Service des voyageurs	27,398,553	28,479,096	14,656,585	32,091,952
Dépenses générales	3,760,138	4,173,835	4,333,354	2,483,177
Total	58,719,493	60,376,607	63,216,662	67,167,793
——	1911.	1912.	1913.	1914.
	$	$	$	$
Voies et matériel de voies	18,157,696	21,321,271	26,105,363	24,286,798
Matériel roulant	15,544,057	17,761,622	22,534,072	23,025,968
Service du fret	1,564,399	1,679,919	2,209,984	1,992,093
Service des voyageurs	36,832,034	43,988,877	54,170,519	52,181,299
Dépenses générales	2,515,552	2,547,950	3,134,119	3,572,488
Exploitation à l'étranger	....	6,937,984	7,577,702	6,704,326
Divers	....	....	18,066	....
Total	74,613,738	94,237,623	115,749,825	111,762,972

Le nombre des employés en 1915 par 100 milles de voie, et le pourcentage du total des salaires par classe sont montrés dans le tableau suivant:—

——	Par 100 milles de voie.	Percentage du total des salaires.
Bureaux généraux	12	4·38
Voies	113	22·88
Matériel roulant	82	22·16
Service de marchandises	6	2·26
Service des voyageurs	136	48·32

Le tableau suivant montrera le nombre et la classe des employés et le nombre des diverses classes par 100 milles de voie pour 1914 et les sept années précédentes.

Employés de chemins de fer.	1907.		1908.		1909.		1910.	
	Nombre.	Par 100 milles de voie.	Nombre.	Par 100 milles de voie.	Nombre.	Par 100 milles de voie.	Nombre.	Par 100 milles de voie.
Officiers supérieurs	336	2	318	1	328	1	372	2
Autres officiers	461	2	526	2	574	2	178	3
Commis de bureaux	4,214	19	4,795	21	5,967	25	4,835	28
Chefs de gares	2,536	11	2,522	11	2,624	11	2,879	12
Autres employés de gares	11,829	53	8,908	39	10,739	45	12,578	51
Mécanic ens	4,351	19	3,868	17	4,104	17	4,419	18
Chauffeurs	4,760	21	4,206	18	4,330	18	4,885	20
Chefs de trains	2,911	13	2,719	12	2,831	12	3,323	13
Autres employés de trains	8,261	36	7,507	33	8,178	34	7,946	32
Machinistes	2,486	11	2,759	12	3,294	14	2,935	12
Charpentiers	3,215	14	3,190	14	3,377	14	3,348	17
Autr. employés aux ateliers	12,579	56	11,873	52	13,858	57	15,387	62
Cantonniers chefs	3,903	17	4,017	17	4,216	17	4,539	18
Autres cantonniers	30,614	136	20,068	87	28,401	118	30,131	122
Aiguilleurs et gardiens, etc	2,364	11	1,849	8	1,624	7	1,628	7
Télégraphistes	2,987	13	2,686	12	2,899	12	2,985	12
Employés du mat. roulant	5,426	24	7,273	32	9,324	39	292	1
Tous autres employés	20,779	93	17,320	75	18,527	77	17,568	71
Total	124,012	551	106,404	463	125,105	520	123,768	501

Employés de chemins de fer.	1911.		1912.		1913.		1914.	
	Nombre.	Par 100 milles de voie.	Nombre.	Par 100 milles de voie.	Nombre.	Par 100 milles de voie.	Nombre.	Par 100 milles de voie.
Officiers supérieurs	341	1	328	1	371	1	368	1
Autres officiers	878	3	1,018	3	1,158	4	1,151	4
Commis de bureaux	7,076	28	7,679	29	8,915	30	9,744	31
Chefs de gares	2,875	11	3,090	12	3,225	11	3,334	11
Autres employés de gares	13,334	52	15,041	56	16,505	56	13,623	44
Mécaniciens	4,647	18	5,505	20	6,102	21	5,258	17
Chauffeurs	4,979	20	6,048	21	6,743	21	5,703	19
Chefs de trains	3,643	14	4,348	16	4,923	17	4,201	14
Autr. employés des trains	8,472	33	10,090	37	12,107	41	10,672	35
Machinistes	3,092	12	3,932	15	4,292	20	3,928	13
Charpentiers	4,283	17	4,320	16	5,865	19	4,942	16
Autr. employés des trains	19,075	75	19,568	73	22,410	76	20,518	66
Cantonniers chefs	4,166	16	4,534	17	5,035	19	5,130	16
Autres cantonniers	21,628	85	26,319	98	32,181	109	27,493	89
Aiguilleurs et gardiens, etc	1,868	7	1,658	6	1,715	6	1,521	5
Télégraphistes	3,088	12	3,425	13	3,947	13	3,673	12
Employés du mat. roulant	8,230	32	6,751	25	6,647	23	5,576	18
Tous autres employés	29,549	116	32,228	121	36,473	124	32,407	105
Total	141,224	552	155,901	583	178,652	609	159,142	517

La moyenne de la rétribution de chaque jour pour les employés depuis huit ans est indiquée dans le tableau qui suit:—

Employés.	1907.	1908.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Officiers supérieurs	11 74	11 59	11 73	10 72	11 72	12 47	12 96	13 26
Autres officiers...	4 11	4 63	4 59	4 73	4 84	4 92	5 00	5 40
Commis de bureaux...........	1 70	1 81	1 81	1 94	1 98	1 99	2 03	2 12
Chefs de gares....	1 91	2 04	2 09	2 16	2 28	2 39	2 60	2 74
Autres empl. de g.	1 53	1 71	1 65	1 65	1 73	1 77	1 90	1 98
Mécaniciens.......	3 89	4 53	4 13	4 12	4 40	4 64	4 88	4 84
Chauffeurs.........	2 42	2 50	2 52	2 53	2 78	2 84	3 02	3 11
Chefs de trains...	3 20	3 30	3 31	3 30	3 62	3 69	3 85	3 93
Autres empl. des t.	1 92	2 05	2 13	2 12	2 44	2 54	2 66	2 83
Machinistes.......	2 41	2 68	2 89	2 98	3 14	3 34	3 51	3 40
Charpentiers......	2 99	2 19	2 23	2 52	2 44	2 58	2 75	2 78
Autres empl. aux a.	1 99	2 16	2 33	2 19	2 22	2 33	2 42	2 54
Cantonniers chefs.	2 03	2 25	2 15	2 18	2 32	2 38	2 50	2 58
Autr. cantonniers.	1 45	1 57	1 59	1 53	1 66	1 77	1 83	1 85
Aiguilleurs et gardiens, etc.......	1 84	1 81	2 00	1 57	1 98	1 84	2 02	1 73
Télégraphistes............	1 88	2 07	2 09	2 20	2 28	2 28	2 51	2 64
Employés du matériel roulant...	1 18	1 10	1 26	2 19	1 11	1 22	1 26	1 09
Tous autres employés.........	1 81	1 87	1 95	1 95	1 87	1 84	1 82	1 93

Il ne faudrait pas attacher une trop grande importance aux moyennes de salaires données dans le tableau ci-dessus. Ces statistiques proviennent d'un système de classification des employés reconnu défectueux; mais l'imposition d'un meilleur système nécessiterait des dépenses hors de proportion avec les erreurs qu'il faudrait éliminer. Pour l'année 1915, il a été prescrit une classification plus élaborée et plus complète des employés, et, nous espérons qu'il en résultera une amélioration, dans le service des renseignements.

TAXES SUR LES CHEMINS DE FER.

Les chemins de fer exploités en Canada ont payé en 1915 la somme de $3,049,727.62, contre $2,822,774.35 en 1914.

Le montant et la distribution de ces taxes, par province, sont donnés dans le tableau suivant:—

—	Taxe provinciale.	Taxe municipale.	Total des impôts.
	$ c.	$ c.	$ c.
Ontario..	676,205 02	728,728 85	1,404,933 87
Québec..	78,728 80	480,160 51	558,889 31
Alberta..	74,661 94	70,721 08	145,383 02
Colombie-Britannique..............................	136,378 40	148,624 63	285,003 03
Nouveau-Brunswick................................	....	2,390 60	2,390 60
Nouvelle-Ecosse..................................	25 00	2,138 06	2,163 06
Manitoba..	197,725 47	50,472 90	248,198 37
Saskatchewan....................................	66,000 00	30,477 85	96,477 85
Ile du Prince-Edouard............................	100 00	....	100 00
Yukon..	6,816 81	....	6,816 81
Hors du Canada..................................	172,061 02	8,674 09	180,735 11
Divers..	118,593 83	42 76	118,636 59
	1,527,296 29	1,522,431 33	3,049,727 62

La taxe totale, provinciale et municipale, depuis six ans, est indiquée dans le tableau suivant:—

Province.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Nouvelle-Ecosse	926 54	762 66	645 70	666 05	742 24	215 65
Nouveau-Brunswick	782 79	1,298 35	842 16	2,417 00	1,950 11	3,254 29
Ile-du-Prince-Edouard	100 00	100 00	50 00	50 00	100 00	100 00
Québec	362,974 16	337,490 05	372,914 32	406,111 02	520,093 24	633,346 56
Ontario	764,620 56	747,004 78	790,280 14	970,449 31	985,993 90	1,017,667 23
Manitoba	128,082 84	92,476 48	154,783 10	187,001 15	224,154 14	255,419 47
Alberta	98,038 39	87,423 93	90,785 16	91,181 97	116,223 44	135,487 08
Saskatchewan	48,869 56	161,575 45	79,019 28	71,537 29	73,284 28	102,853 76
Colombie-Britannique	154,025 07	220,687 32	196,971 26	205,286 49	247,936 55	310,588 22
Yukon	6,020 90	5,896 64	5,894 33	5,935 67	3,528 20	8,316 20
Divers	....	....	90,466 40	....	....	....
Hors du Canada	16,895 78	121,933 17	173,089 68	259,802 60	270,954 58	355,525 89
Total	1,581,336 59	1,776,648 83	1,955,741 58	2,200,438 55	2,444,960 68	2,822,774 35

ORDRES PAR TELEPHONE.

Les rapports de 1915 montrent que les ordres par téléphone pour le mouvement des trains ont été exclusivement faits sur 6,189 milles de chemin de fer; 7,530 milles par l'emploi conjoint du téléphone et du télégraphe, et 19,934 par télégraphe seulement

En 1914 le télégraphe était en usage sur 7,296 milles, et télégraphe et téléphone sur 5,068 milles.

Les rapports n'ont pas été complétés ni pour 1914 ni pour 1915; mais il est évident que l'emploi du téléphone pour la transmission des ordres pour le mouvement des trains a beaucoup augmenté.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER ETRANGERS.

Depuis quatre ans, grâce à la bienveillante courtoisie du sous-secrétaire d'Etat pour les affaires extérieures, on a reçu les statistiques de plusieurs pays étrangers. Les principaux faits ont été relevés et se trouvent dans une annexe de ce rapport. Ils seront utiles pour établir des comparaisons.

TRAVERSES DE CHEMINS DE FER.

Le nombre de traverses employées en 1915 a été de 9,649,403 pour l'entretien de la voie contre 10,436,583 en 1914.

Le coût moyen d'une traverse en 1915 a été de 53·7 cents contre 49·7 cents en 1914 et 47·8 en 1913. L'augmentation dans le prix des traverses a été un facteur important dans les dépenses d'opération depuis nombre d'années.

L'emploi croissant des traverses créosotées est la conséquence naturelle du coût très élevé du bois non créosoté.

La dépense des traverses, sans compter celles employées dans la construction de nouvelles voies a été comme suit:—

Classe.	Nombre de traverses.					
	1907.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Cèdre	812,033	879,325	875,561	1,850,078	939,014	647,360
Chêne	779,857	462,443	314,579	557,333	582,704	757,588
Pruche	71,871	132,831	268,044	1,024,130	593,796	546,881
Epinette	70,837	14,859	13,635	107,891	175,081	189,135
Sapin	43,518	7,826	15,656	902,245	103,101	45,926
Epinette rouge	9,956	9,758	1,064,297	1,657,916	2,506,368	240,884
Pin	6,697	250,843	437,493	1,815,428	437,822	1,799,220
Châtaignier	1,224	25,305	36,899	286,316	896,311	470,168
Bois mou	466,759	517,085	498,404	916,750	764,210	766,408
Bois dur	20,000	18,789	24,506	18,598	29,850	16,507
Cr éosotées	....	....	157,105	458,298	3,183,397	3,915,572
Non classées	2,921,013	4,521,882	3,642,957	476,804	214,929	253,754
Total	5,203,765	6,840,946	7,349,136	10,071,787	10,426,583	9,649,403

Coût des traverses de chemin de fer en 1915 et les cinq années précédentes:—

Classe.	Coût des traverses.					
	1907.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	$	$	$	$	$	$
Cèdre	315,074	377,343	378,236	832,906	411,962	322,856
Chêne	403,762	311,073	214,084	345,299	415,837	625,591
Pruche	16,831	39,260	85,627	404,423	234,841	213,566
Epinette	24,699	3,387	3,969	32,795	48,794	42,201
Sapin	22,398	2,343	4,423	377,977	34,007	14,976
Epinette rouge	2,312	4,032	580,009	811,736	1,385,395	97,045
Pin	1,556	163,884	274,101	955,993	201,633	1,012,731
Châtaignier	636	15,780	19,152	180,382	588,278	304,428
Bois mou	135,360	155,126	159,489	316,020	259,831	397,004
Bois dur	5,300	5,301	6,304	4,340	8,810	9,391
Créosotées	....	....	125,731	392,793	1,515,709	2,043,704
Non classées	986,577	1,921,670	1,436,555	160,651	79,211	95,062
Total	1,912,505	2,999,099	3,287,683	4,815,315	5,184,308	5,178,555

Coût moyen des traverses de chemin de fer par classe en 1915 et les cinq années précédentes:—

Classe.	Coût des traverses.					
	1907.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	c.	c.	c.	c.	c.	c.
Cèdre	28·8	42·9	43·2	45·0	43·9	49·9
Chêne	51·8	67·2	68·1	61·9	71·3	82·6
Pruche	23·4	29·6	32·0	39·4	39·6	39·0
Epinette	35·0	23·5	30·0	30·4	27·8	22·4
Sapin	51·4	30·0	28·0	41·8	32·9	32·6
Epinette rouge	23·2	41·3	54·5	48·9	55·3	40·4
Pin	21·8	65·3	62·6	52·6	46·1	56·3
Châtaignier	52·0	62·3	52·0	63·0	65·6	64·8
Bois mou	29·0	30·0	32·0	34·4	33·9	51·8
Bois dur	26·5	28·2	25·7	23·3	29·5	56·9
Créosotées	....	....	80·0	85·6	47·6	52·2
Non classées	34·0	42·5	39·4	33·6	36·8	37·4
Total	36·7	43·8	44·7	47·8	49·7	53·7

CHEMINS DE FER ELECTRIQUES.

Plusieurs compagnies n'ont pas envoyé leurs rapports, en conséquence nous avons dû nous servir des tableaux de l'année dernière pour compléter ceux-ci. Ces contraventions sont très graves.

Les rapports, cependant, montrent une augmentation cette année dans le service des chemins de fer électriques en Canada. Les recettes brutes, cependant, ont diminué.

PARCOURS.

Durant l'année, 50·51 milles ont été ajoutés au parcours à voie simple, formant un total de 2,102·95.

Le tableau suivant fait voir les augmentations de 1915 et des cinq années précédentes:—

Longueur des voies.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Longueur de la première voie principale.	1,049·07	1,223·73	1,308·17	1,356·63	1,560·82	1,590·29
" de la seconde voie principale..	242·39	259·74	294·50	371·14	338·91	348·88
" totale de la voie principale....	1,291·46	1,483·47	1,602·67	1,727·77	1,899·73	1,939·17
" des voies d'évit. et de garage..	91·39	103·54	120·84	141·86	152·71	163·78
Total, calculé comme une seule voie....	1,382·85	1,587·01	1,723·51	1,869·63	2,052·44	2,102·95

Pour les fins de comparaison, le tableau suivant donne la longueur de la première voie depuis 1901:—

1901	*674·58
1902	557·59
1903	759·36
1904	766·50
1905	793·12
1906	813·47
1907	814·52
1908	992·03
1909	988·97
1910	1,047·07
1911	1,223·73
1912	1,308·17
1913	1,356·63
1914	1,560·82
1915	1,590·29

*Y compris parties de voie secondaire.

Le tableau I donne les détails du parcours à la suite de celui des chemins de fer à vapeur.

CAPITAL.

La somme de $6,359,711 a été ajoutée en 1914 au capital des chemins de fer électriques, formant le total de $147,585,342.

Le montant et la répartition du capital depuis 1907 sont donnés dans l'état suivant:

Année.	Actions.	Dette consolidée.	Total.
	$	$	$
1907	43,491,746	31,166,976	74,658,722
1908	50,295,266	37,114,619	87,409,885
1909	51,946,433	39,658,556	91,604,989
1910	58,653,826	43,391,153	102,044,979
1911	62,251,203	49,281,144	111,532,347
1912	70,829,118	52,012,828	122,841,946
1913	62,079,767	79,155,864	141,235,631
1914	66,311,098	81,284,244	147,595,342
1915	66,696,675	83,646,327	150,585,342

Les détails sont donnés au tableau 2. Il faut cependant ajouter que le capital ci-dessus ne comprend pas la somme de $493,346 donnée en argent aux compagnies de chemins de fer électriques comme subventions accordées par les gouvernements et les municipalités.

COMPTE DU REVENU.

Le tableau suivant du compte du revenu doit être considéré en tenant compte des omissions qui ont été signalées plus haut. Il est exact que sur les rapports reçus.

Recettes et revenu—		
Recettes brutes des opérations	$ 26,922,899 70	
Frais d'exploitation	18,131,842 18	
Revenu collectif brut		$ 8,791,057 52
Revenu divers		2,923,974 28
Revenu collectif total		$ 11,715[illegible]18 0,
Déductions sur le revenu—		
Taxes	$ 1,877,245 66	
Intérêt—dette consolidée	3,062,356 95	
" dette courante	526,797 51	
Autres déductions	699,629 91	
Total, déductions		6,166,030 03
Revenu total net		$ 5,449,001 77
Disposition du revenu net—		
Réserves, etc	$ 884,508 90	
Dividendes	4,338,812 96	
Total		5,223,321 86
Surplus		$ 225,679 91

RECETTES ET DEPENSES D'EXPLOITATION.

Les recettes brutes se sont élevées en 1914 à $26,922,899.70, contre $29,691,007.21 en 1914.

Les dépenses d'exploitation ont formé le montant de $18,131,842.18 contre $19,107,-817.60 pour l'année précédente.

La proportion des dépenses d'exploitation aux revenus bruts a été de 67·40. Elle était de 64·36 en 1914. Depuis plusieurs années les frais d'exploitation ont toujours été en augmentant.

Les recettes brutes de 1914 et 1915 proviennent des chefs suivants:—

—	1914.	1915.
	$ c.	$ c.
Recettes des wagons—		
Voyageurs	21,181,328 13	18,879,688 72
Marchandises	1,123,909 53	982,041 29
Postes et messageries	84,515 13	79,696 18
Autres recettes	105,162 34	82,672 35
	22,494,915 13	20,024,098 54
Recettes diverses—		
Annonces	82,960 87	74,232 57
Loyer de terrains et édifices	22,051 32	32,661 40
Loyer de voies	6,838 41	5,656 84
Loyer de matériel	20,005 62	18,641 94
Vente de courant électrique	85,171 67	104,191 02
Autres recettes	154,425 05	138,185 72
Total	$ 371,452 94	$ 373,569 49
Recettes brutes et diverses	6,824,639 22	6,525,231 67
Recettes brutes d'exploitation	$ 29,691,007 29	$ 26,922,899 70

Depuis 1901 les recettes brutes ont été comme suit:—

Année.	Recettes brutes.	Année.	Recettes brutes.
	$		$
1901	5,768,283	1908	14,007,049
1902	6,486,438	1909	14,611,484
1903	7,233,677	1910	17,100,789
1904	8,453,609	1911	20,356,952
1905	9,357,125	1912	23,499,250
1906	10,966,871	1913	28,216,111
1907	12,630,430	1914	29,691,007
		1515	26,922,900

Ci-après se trouve un état des recettes brutes et leur provenance depuis 9 ans:—

Année.	Voyageurs.	Marchandises.	Postes, etc.	Autres.	Total
	$	$	$	$	$
1907	12,013,421	344,367	41,951	233,190	12,630,430
1908	13,233,724	346,021	54,883	372,421	14,007,049
1909	14,080,755	386,092	110,452	34,185	14,611,484
1910	16,125,945	575,537	68,604	51,241	16,821,377
1911	19,130,376	744,179	88,233	100,930	20,063,719
1912	22,007,750	1,025,372	78,819	67,022	23,499,250
1913	19,794,400	1,211,871	72,516	85,793	21,164,580
1914	21,181,328	1,123,910	84,515	105,162	22,494,915
1915	18,879,689	982,041	79,696	82,672	20,024,099

Les tableaux 4 et 5 font voir la distribution des frais d'exploitation et les sources de revenus.

Suit la distribution des frais d'exploitation pour 1915, comparée à 1914 et 1913 :—

Frais d'exploitation.	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des voies et édifices	1,066,412 87	1,169,610 64	1,062,973 61
" du matériel	1,699,641 35	1,762,785 14	1,572,889 24
Exploitation d'outillage de force motrice	2,523,959 68	2,737,268 84	2,848,063 13
" des wagons	6,534,718 13	7,323,842 67	7,109,405 70
En général	1,897,738 36	2,031,646 14	1,824,514 06
Total	[1]17,765,372 38	[2]19,107,817 60	[3]18,131,842 18

[1]Les items pour $4,042,901.99. [2]Les items pour $4,082,664.27. [3]Les items pour $3,713,996.44.

Suit un relevé comparatif des articles qui comprennent les frais d'exploitation pour les quatre dernières années :—

	1912.	1913.	1914.	1915.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Entretien des voies et structures—				
Voies	857,796 61	742,396 29	854,798 86	760,219 74
Lignes électriques	227,562 04	226,205 55	221,974 85	225,091 72
Bâtiments et agencements	143,613 40	97,811 03	92,836 93	77,662 15
Entretien de matériel—				
Matériel à vapeur	50,137 15	45,826 09	73,167 42	50,159 60
Matériel électrique	87,570 70	61,907 97	175,834 23	62,575 79
Wagons	916,755 20	802,444 90	823,583 66	798,604 86
Matériel électrique des voitures	630,521 52	614,166 79	513,016 03	496,463 97
Matériel divers	86,053 80	106,696 72	102,358 38	104,881 73
Frais divers des ateliers	67,493 89	68,598 88	74,825 42	60,203 29
Transp.—Fonction du matér., force motrice—				
Salaires attach. au matériel de force motrice	205,858 34	235,504 39	185,254 97	180,832 92
Combustible p. matériel de force motrice	315,019 83	160,952 40	113,837 76	96,386 30
Eau pour matériel de force motrice	13,979 30	15,206 49	16,754 01	11,815 22
Huile et chiffons	11,006 39	6,307 69	5,198 40	3,659 68
Fournitures et dépenses diverses	22,051 25	46,983 39	83,214 15	69,589 12
Louage de force motrice	1,901,757 49	2,059,005 32	2,333,009 55	2,485,779 89
Transport—Service des voitures—				
Surintendance	319,399 37	338,226 08	380,309 53	406,290 28
Salaires des conducteurs	2,423,060 35	2,344,340 86	2,662,486 53	2,604,688 90
" des mécaniciens	2,371,529 39	2,302,120 02	2,617,373 31	2,565,874 44
" des empl. div. atta. au serv. d. voit.	339,771 00	603,401 38	273,273 22	252,938 14
" des empl. des garages	400,967 61	251,110 63	653,919 76	611,150 52
Services des fournitures de voitures	161,895 17	92,254 09	114,546 85	127,960 48
Dépenses diverses, service de voitures	304,898 48	290,553 58	320,344 51	262,784 39
Louage de matériel	73,876 17	115,331 92	127,853 01	86,440 66
Nettoyage et sablage des voies	86,514 84	65,219 37	69,852 99	77,224 07
Enlèvement des neiges	285,662 53	132,160 20	103,882 96	114,053 19
Dépenses générales—				
Appointements des hauts fonctionnaires	327,451 09	349,524 29	379,298 16	281,286 03
" des commis	274,832 47	366,075 52	463,984 74	401,904 04
Impressions et papeterie	53,073 13	68,533 54	43,769 39	35,651 20
Dépenses diverses de bureau	54,474 14	39,548 44	72,859 36	66,677 85
Dépenses des magasins	47,931 82	26,704 32	33,253 11	35,617 08
Dépenses des écuries	43,908 89	34,704 32	32,314 44	32,251 67
Publicité et réclame	39,706 15	42,872 62	30,535 14	46,538 97
Dépenses diverses générales	154,432 11	248,619 47	219,486 07	201,892 73
Dommages	536,273 01	448,295 28	385,105 42	316,053 62
Frais de justice	4,406 14	3,496 71	18,505 62	24,163 21
Frais divers de justice	53,089 47	19,049 50	33,631 04	37,226 73
Loyer des terrains et bâtiments	29,651 68	30,950 71	31,776 00	36,008 10
Loyer des voies et terminus	90,751 33	84,529 49	115,404 19	127,490 89
Assurance	148,309 85	135,251 46	171,723 46	181,751 94

Il doit être compris que pour 1913 et 1914 il n'y a pas eu de détails reçus de ces dites corporations qui n'ont pas fait rapport.

SERVICE PUBLIC.

En 1915 les chemins de fer électriques ont transporté 562,302,373 voyageurs contre 614.709,819 en 1914.

Le transport de marchandises a été de 1,433,602 tonnes, représentant une diminution sur 1914 de 412,321 tonnes.

Le nombre des milles parcourus par les wagons de voyageurs a été de 95,368,038, contre 97,114,254 de l'année précédente.

Le service des wagons à marchandises, poste et messageries a été de 1,596,791. En 1914, il avait été de 1,803,554.

Le relevé suivant indique l'augmentation du transport des voyageurs depuis 1901:—

1901	120,934,656
1902	137,681,402
1903	155,662,812
1904	181,689,998
1905	203,467,317
1906	237,655,074
1907	273,999,404
1908	299,099,309
1909	314,026,671
1910	360,964,876
1911	426,296,792
1912	488,865,682
1913	597,863,801
1914	614,709,819
1915	562,302,373

MATERIEL.

Le relevé comparatif qui suit indique le nombre et les catégories de wagons en 1915, avec les chiffres pour les six années précédentes:—

Catégories de wagons, etc.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Wagons fermés	1,689	1,795	1,985	2,049	2,042	2,121	2,447
Wagons mixtes	1,017	994	990	866	863	856	824
Wagons mixtes	337	337	455	574	930	1,104	792
Wayons marchandises	152	282	357	483	591	649	693
Wag. postes, messag. et bag.	20	25	33	33	35	35	40
Wag. mixtes, voyag. et marc.	7	7	5	7	9	8	23
Wagons travaux	85	87	108	103	211	236	216
Chasse-neige	54	62	60	57	61	61	58
Balayeuse	90	97	106	112	123	131	127
Divers	92	103	2,252	194	124	115	109
Total	3,544	3,789	4,325	4,478	4,989	5,316	5,329

EMPLOYES.

Le nombre total des employés en 1915 était de 14,795, ou 1,556 de moins qu'en 1914. Le montant des salaires et gages de l'année se montant à $10,781,199.04, contre $11,845,463.76 pour l'année précédente.

Les salaires et gages égalent 59·5 pour cent des frais d'exploitation, contre 61·9 en 1914.

Employés.	1909.	1910.	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Administration générale—							
Hauts fonctionnaires	132	150	163	159	171	146	132
Commis de bureaux.....	413	553	694	744	839	950	771
Entretien—							
Surintendants...........	72	71	89	90	99	102	99
Autres employés........	3,548	3,633	4,546	4,922	5,823	5,077	4,121
Transport—							
Surintendants	100	102	111	118	148	151	144
Autres employés........	6,922	6,881	8,157	8,727	9,271	9,769	9,528
Total...................	10,557	11,390	13,671	14,760	16,351	16,195	14,795

ACCIDENTS.

Dans une page suivante, on trouvera le tableau des accidents, en autant que le permet les rapports reçus. Deux grandes corporations—la compagnie des tramways de Montréal et celle du chemin de fer de Saint-Jean—n'ont fait aucun rapport, ce qui ne permet pas d'établir des données absolument exactes.

RESUMES.

Relevé des faits les plus remarquables, extraits des rapports des chemins de fer électriques, à partir de l'année 1901 et les suivantes:—

——	1901.	1902.	1903.	1904.	1905.
Total du nombre de milles...	[1]674·58	557·59	759·36	766·50	793·12
Capital versé..................	$39,076,018	$41,593,063	$47,096,453	$50,399,188	$61,033,321
Recettes brutes...............	5,768,283	6,486,438	7,233,677	8,453,609	9,357,125
" nettes.................	2,333,120	2,683,583	2,769,819	3,127,092	3,438,931
" voyageurs...........	5,529,687	6,195,915	6,888,409	8,082,373	8,932,913
" marchandises.......	95,082	127,917	164,188	182,143	216,022
" postes et messageries	33,135	15,952	20,276	30,738	31,753
" autres sources.......	110,377	146,652	160,803	158,353	176,435
Total des frais d'exploitation .	3,435,162	3,802,855	4,472,858	55,326,516	5,918,194
Entretien de la voie et des bâtiments..................	310,892	445,837	481,236	606,146	629,656
Coût de la force motrice......	502,101	541,087	777,201	1,377,199	1,240,001
Entretien des wagons.........	322,700	353,891	606,602	659,213	747,073
Frais génér. et d'exploitation..	2,299,468	2,462,038	2,607,817	2,683,957	3,301,462
Total d. nom. de m. par. p. les w.	31,750,754	35,833,841	38,028,529	42,066,124	45,959,101
Voyageurs transportés........	120,934,656	135,681,402	155,662,812	181,689,998	203,467,217
Tonnes de march. transportées	287,926	266,182	371,286	400,161	510,350

——	1906.	1907.	1908.	1909.	1910.
Total du nombre de milles....	813·74	814·52	992·03	988·97	1,047·07
Capital versé................	$63,857,967	$73,567,795	$87,903,231	$91,604,989	$102,044,979
Recettes brutes............	10,966,871	12,630,430	14,007,049	14,611,484	17,100,789
" nettes...............	4,291,834	4,971,624	5,311,170	4,962,501	5,383,276
" voyageurs...........	10,438,000	12,013,421	13,233,724	14,080,755	16,125,995
" marchandises.......	288,105	344,367	346,021	386,092	575,537
" postes et messageries	35,041	41,951	54,883	110,452	68,604
" autres sources.......	205,724	233,190	372,421	34,185	51,241
Total des frais d'exploitation.	6,675,037	7,373,251	8,695,880	8,885,235	10,121,781
Entretien de la voie et des bâtiments..................	608,767	765,684	912,929	643,135	797,895
Coût de la force motrice......	1,242,075	1,412,358	1,803,723	1,445,227	1,586,927
Entretien des wagons.........	894,460	1,060,783	1,118,925	[2]1,184,287	4,814,762
Frais généraux et d'exploitation	3,929,733	4,498,424	4,860,303	5,612,041	1,406,943
Total du n. de m. parc. p. les w.	50,618,836	53,361,227	56,964,881	60,152,846	65,249,166
Voyageurs transportés........	237,655,074	273,999,404	299,099,309	314,026,671	360,964,876
Tonnes de march. transportées.	506,024	479,731	732,475	....	852,294

——	1911.	1912.	1913.	1914.	1915.
Total du nombre de milles....	1,223·73	1,308·17	1,356·63	1,560·82	1,590 29
Capital versé...............	$111,532,347	$122,841,946	$141,235,631	$147,595,342	$150,585,312
Recettes brutes............	20.356,952	23,499,250	28,216,111	29,691,007	26,922,900
" nettes..............	6,592,335	5,937,031	6,434,742	9,330,561	8,791,058
" voyageurs...........	19,130,376	22,007,750	19,794,400	21,181,328	18,879,689
" marchandises.......	744,179	1,025,372	1,211,871	1,123,910	982,041
" postes et messageries	88,233	78,819	72,516	84,515	79,696
" autres sources...	100,930	67,022	85,793	105,162	82,672
Total des frais d'exploitation..	12,096,134	14,266,675	17,765,372	19,107,818	18,131,842
Entretien de la voie et des bâtiments..................	920,875	1,228,972	1,066,413	1,169,611	1,062,974
Coût de la force motrice......	2,001,543	2,535,576	2,523,960	2,737,269	2,848,063
Entretien des wagons.........	5,768,085	6,770,560	6,534,718	7,323,843	7,109,406
Frais généraux et d'exploitation	1,610,099	1,871,627	1,897,738	2,031,646	1,824,514
Total du n. de m. parc. p. les w.	72,618,806	82,070,064	89,005,216	98,917,808	96,964,829
Voyageurs transportés........	426,296,792	488,865,682	597,863,801	614,709,819	562,302,373
Tonnes de marchand. transp..	1,228,362	1,435,525	1,957,930	1,845,923	1,433,602

[1] On a compris par erreur les doubles-voies de garage. [2] Entretien.

ACCIDENTS.

Années	Tués.				Blessés.				Voyageurs.		
	Voyageurs.	Employés.	Autres.	Total.	Voyageurs.	Employés.	Autres.	Total.	Nombre transportés.	Tués, un par	Blessés, un par
1901	3	1	11	15	158	58	98	314	120,934,656	40,311,552	255,137
1902	9	1	22	32	410	33	120	563	137,681,402	15,297,933	335,808
1903	10	7	22	39	504	62	212	778	155,662,812	15,566,281	308,855
1904	10	3	40	53	508	64	272	844	181,689,998	18,168,999	357,657
1905	30	3	23	56	862	87	347	1,296	203,467,317	6,782,243	236,041
1906	11	2	34	47	1,085	127	441	1,653	237,655,074	21,605,006	219,327
1907	27	7	37	71	988	216	532	1,736	273,999,404	10,148,126	277,327
1908	18	6	43	67	1,156	188	539	1,883	299,099,309	16,616,628	258,736
1909	11	7	50	68	1,303	218	618	2,139	314,026,671	28,547,879	241,001
1910	14	13	68	95	1,595	227	716	2,538	360,964,876	25,783,205	226,310
1911	11	8	83	102	1,784	300	586	2,670	426,296,792	38,754,254	238,955
1912	16	8	86	110	1,950	442	736	3,128	488,865,682	30,554,180	156,287
1913	17	12	44	73	1,662	392	490	2,544	....	....	....
1914	9	13	42	64	1,757	469	581	2,807	....	....	....
1915	14	6	44	64	1,554	413	638	2,605	....	....	....

Voir explication dans le paragraphe sur page précédente.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. L. PAYNE,
Contrôleur des statistiques.

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER

TABLEAU 1—Indiquant la situation des chemins de fer à vapeur du Canada, 30 juin 1915.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Miles.	Total.
Alberta Railway and Irrigation Co (maintenant, Can. Pac. R'ly)			
Alberta méridion. (abandonné)	Embranch. Harvey de la jonction à Alma, N.-B.	16·00	
	Embranch. Harvey d'Albert à Harvey-Bank, N.-B.	3·00	
			19·00
Algoma Central et Baie-d'Hudson	Du Sault Sainte-Marie à Franz—Ligne principale	292·87	
	Embranch.—De Michipicoten au lac Hawk	24·38	
	Autres embranchements	30·56	
			347·81
Algoma-Est, autrefois Manitoulin et North-Shore	Sudbury au Mille 27.50	83·89	
	Embranchements	5·05	
			88·94
Atlantic, Québec et Occident.	Paspébiac à Gaspé		102·42
Bedlington et Nelson	Frontière internationale à Port-Hill à jonct. ch. de f. Can. du Pac. à Wilkes		12·04
Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	Frontière internationale de Bannerman à Brandon, Man		69·45
Yukon britannique	White-Pass à Whitehorse-Spur, T.Y	90·32	
	Macrae à Pueblo, T.Y	10·80	
			101·12
Canada et Gulf Terminal	Mont-Joli à Matane		35·80
Canadian-Northern, réseau de ch. de fer	(a) Ligne princ.—Port-Arthur à Riv.-La-Pluie	284·80	
	" Frontière internationale Man. à Paddington-Junction	106·62	
	" Beaver à jonction de la rivière 'a Paix	785·12	1,176·54
	(b) Embr. de Twin-City-Jct. à North-Lake	59·15	
	" Emerson-Junction à South-Jct	72·69	
	" St-James à Gypsumville	158·01	
	" Grosse-Isle à Hodgson	80·98	
	" Greenway à Deloraine	80·18	
	" Paddington à Grande-Marias	58·64	
	" Carman-Junction à Somerset	78·90	
	" Hartney à Virden	37·41	
	" Deerfield à Steep-Rock	12·36	
	" Oakland au Terminus	45·98	
	" Brandon-Junction et Carberry-Jct	22·85	
	" Rossburn-Junction à Ross-Junction	190·57	
	" Hallboro à Beulah	75·43	
	" Neepawa-Junction à McCreary-Jct	70·41	
	" Ochre-River au Terminus	14·90	
	" Arizona-Junction au C.-N.-Junction	299·44	
	" Maryfield à Bengough	184·41	
	" Luxton à Bienfait	16·60	
	" Radville à South Moosejaw	85·66	
	" Gravelbourg Jct. à Gravelbourg	79·25	
	" North-Junction à Prince Albert	360·62	
	" Sifton-Junction à Winnipegosis	21·10	
	" Thunderhill Jct. à Preeceville	72·90	
	" Hudson Bay Junction à La Pas	88·06	
	" Melfort à St-Brieux	21·91	
	" Canora à Sturgis	21·44	
	" Saskatoon à Calgary	399·27	
	" Prince-Albert à Denholm	116·55	

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Canadian-Northern—*Suite.*	(*b*) Embr. de Shellbrook à Big-River	56·85	
	" Delisle à Dumblane	59·70	
	" Elrose-Jonction à Elrose	50·13	
	" Dalmeny à Laird	28·13	
	" North-Battleford à Turtleford	56·74	
	" St-Albert à Athabasca	85·19	
	" Edmonton-Jonction à Stony-Plains	19·94	
	" Battleford-Jct. à Battleford	7·91	
	" Edmonton à Strathcona	7·81	
	" Rivière La-Paix-Jonction à Sangude	31·65	
	" Munson-Jonction à Vegreville	161·28	
	" Warden à Nordegg	174·48	
	" Camrose à Strathcona	47·28	
	" Diverses voies secondaires	183·44	
			3,796·20
	" Frontière internationale, Ont., à frontière internationale, Man	43·70	
			43·70
	" Winnipeg à Beaver	75·64	
	" Portage-Jct. à frontière internationale, Minn	62·80	
	" Morris à Brandon	145·30	
	" Hartney-Jonction à Hartney	50·90	
	" Delta-Jonction à Detla	14·80	
	" Diverses voies secondaires et tronçons	6·24	
			355·68
	" Regina à Prince-Albert	250·02	
	" Craven-Jonction à Craven	4·38	
			254·40
	" Duluth à Virginia	81·28	
	" Diverses voies secondaires	2·74	
			84·02
	" Virginia à Ranier	87·74	
	" Diverses voies secondaires	5·68	
			93·42
	" D. W. & P.-Jct., près 44e Ave., West, à Chicago, St-Paul, Minneapolis, et Omaha Ry. Voie privée, 14e Ave., Ouest	2·73	
	" Duluth-Transfer-Railway, connexion, à Wisconsin-State-Line	0·64	
	" Wisconsin-State-Line, à Lake-Superior Terminal & Transfer-Ry. voie privée	1·38	
	" D.-W. & P.-Connexion, à Ramsay-Stores, West-Duluth, à Northern-Pacific-Connexion, Grassy-Point	0·87	
	" S.-S.-T. & T.-Westerly voie privée, Superior Division, à Banks Ave., Superior et deux connexions à C. St-P. M. & O., cour à marchandises	0·62	
	" 14e Ave. West Duluth, Minn., à Chicago, Saint-Paul, Minn., et Omaha Ry. gare 5, Ave. West, Duluth	0·88	
	" Ranier à Fort-Frances	2·80	
			9·92
	" Rosedale à Parry-Sound Jonction	145·40	
	" Parry-Sound-Jct. à Sudbury-Junction	112·50	
	" Sudbury-Jonction à Ruel	65·70	
	" East-Don à Deseronto	133·90	
	" Sydenham à Ottawa	86·66	
	" Ottawa-Jonction à Hawkesbury	58·60	
			602·76
	" Toronto (rue Cherry) à Rosedale	2·19	
	" James-Bay-Jct. à Canada Atlantic-Jonction	1·00	

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—Suite.

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Total.
Canadian-Northern—*Suite.*	(b) Embr. de Parry-Sound-Junc. à Parry-Sound	0·40	
	" Key-Junc. à Key-Harbour	6·20	
	" Sudbury-Jonction à Sudbury	5·20	
	" North-Bay à Capreol	83·00	
	" Sellwood-Jonction à Sellwood	5·20	
	" Udney à Atherley	7·40	
			110·59
	" Oshawa à Toronto et Eastern Ry	2·86	
	" Sudbury & Algoma et Eastern Ry	2·39	
	" Garson-Jonction à Garson-Mines	3·70	
	" Diverses voies secondaires	19·09	
			28·04
	" Rosedale à Toronto (gare Union)	3·80	
	" Atherley à Orillia	2·80	
			6·60
	" Picton à Trenton-Jonction	32·17	
	" Trenton à Maynooth	100·76	
			132·93
	" Ormsby à Coe-Hill	7·20	
			7·20
	" O.-B. & N.-Junction à Cordova	9·60	
			9·60
	" Deseronto à Bannockburn	75·40	
	" Yarker à Sydenham	10·60	
			86·00
	" Kingston à Harrowsmith	19·00	
			19·00
	" York-River-Jct. à Kinmount-Jct	51·90	
			51·90
	" Brockville à Westport	45·00	
			45·00
	" Québec à Montréal	176·07	
	" Joliette à Hawkesbury	67·05	
			243·12
	" Garneau-Jct. à Riv.-à-Pierre	39·84	
	" Montmorency (Embranch. de)	7·22	
	" Shawinigan-Jct. à Shawinigan-Falls	3·41	
	" St-Jacques-Jct. à Rawdon	15·88	
	" St-Jérôme-Jct. à Huberdeau	45·28	
	" Voies second. de transp. et autres	7·33	
			118·96
	" Québec à Chicoutimi	227·00	
			227·00
	" Chambord-Jct. à Roberval-Mill	13·30	
	" La-Tuque-Jonc. à La-Tuque	39·60	
	" Valcartier à Clarks	5·50	
	" Roberval à Roberval (quai de)	1·00	
			59·40
	" Halifax à Yarmouth	246·60	246·60
	" Bridgewater-Jonction à Port-Wade	92·50	
	" Caledonia-Jonction à Caledonia	22·11	
	" Mahone-Junction à Luxemburg	7·00	
	" Liverpool à Rapid-Falls	4·98	
	" Shellburne à Battery, Pt.-Wharf	1·11	
	" Nictaux à Torbrook-Mines	4·16	
			131·86
	" Intercolonial-Jonction à Halifax	1·70	
	" Middleton-Jonction à Middleton	0·60	
			2·30
			7,942·74
Canada-Southern	Main Line—Windsor, Ont., à Pont-suspendu, Niagara-Falls	236·18	
	Embr. d'Amherstburg—Essex-Centre à Amherstburg	16·83	
	Embr. de St-Clair—St-Clair-Jonction à Courtwright	60·48	

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Canada-Southern—*Suite.*	Embr. de Fort-Erié—Fort-Erié à Welland-Jonction	17·50	
	Embr. de Erié et Niagara—Old-Fort-Erié à Niagara	30·60	
	Embr. de Oil-Springs—Oil-Springs à Oil-City	5·50	
Louée	Sarnia, Chatham et Erié—Oil-City à Pétrolia	7·00	
"	Leamington et St-Clair—Comber à Leamington	15·95	
			380·04
Canada-Eastern, inclus dans ch. de fer Intercolonial	Autrefois Northern et Western du N.-Brunswick.	....	
	Fredericton à Loggieville	125·00	
Canadien du Pacifique—			
"	Ligne princ.—Montréal à Vancouver	....	2,899·60
	Emb. de Dunmore à Crows-Nest	209·50	
	" Québec à St-Martins-Jonction	159·80	
	" Piles-Jonction à Grandes-Piles	26·90	
	" Berthier-Jonction à Berthier	2·10	
	" Lauvraie à St-Félix	16·70	
	" Ste-Thérèse-Jonction à St-Jérôme	13·30	
	" Ste-Thérèse à St-Eustache	6·00	
Montréal et Western	" St-Jérôme à Labelle	66·90	
	" St-Lin-Jonction à St-Lin	15·10	
	Gare de Buckingham à Buckingham-Village	3·20	
Brockville et Ottawa	" Carleton-Jonction à Brockville	44·70	
	" Sudbury au Sault Ste-Marie	180·40	
	" Sudbury à Copper-Mines	5·80	
	" Dyment à Ottamine	6·90	
	" Molson au Lac-du-Bonnet	21·50	
	" McGregor à Varcoe	55·50	
	" Whittier-Jonction à Emmerson	63·80	
	" Rugby-Jonction à Manitou	100·40	
	" Rugby-Jonction à Gimli	56·50	
	" Rosenfeldt à Gretna	13·80	
	" Rudyard à Kaleida	74·30	
	" Rugby Jonction à Arborg	6·20	
	Emb. de Souris { Kenmay à Estevan	156·20	
	Emb. de Souris { Glenboro' à Souris	46·00	
	Emb. de Souris { Deloraine à Napinka	18·60	
	" Schwitzer-Jonction à Regina	210·30	
	" North-Portal à Pasqua	160·60	
Lac Témiskaming-Colonisation	" New-Westminster-Jonction à New-Westminster	8·20	
	" Mattawa à Kippewa	46·70	
	" Mission-Jonction à Huntingdon	10·00	
	" Revelstoke à Arrow-Head	27·40	
	" Vancouver à Coal-Harbour	1·20	
	" Three-Forks à Sandon	4·30	
	" Wood-Bay à Windy-Gates	32·40	
	" Deloraine à Lyleton	37·40	
	" Fernie à Fernie-Mines	5·00	
	" Kirkella à Hardisty	561·70	
	" Marysville-Jonction à Marysville	0·90	
	" Crows-Nest à Kootenay-Landing	182·00	
	" Selkirk-Jonction à Selkirk	1·30	
	" Wolseley à Reston	122·40	
	" Lauder à Alida	54·70	
	" Bolton-Jonction à Romford	227·00	
	" Colwyn à Outlook	118·80	
	" Stoughton à Assiniboia	148·30	
	" Langdon à Acme	39·80	
	" Kipp à Aldersyde	85·10	
	" Kerrobert à Macklin	46·40	
	" Molson à Whittier	43·60	
	" Kerrobert à Outlook	102·50	
	" Euston à Bulyea	18·80	
	" Crecy à Colonsay	133·20	
	" Irricana à Standard	36·50	

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Canadien du Pacifique—*Suite.*			
Alberta & Irrigation Co......	Embr. de Lethbridge à Coutts....................	66·20	
	" Stirling à Cardston....................	46·60	
	" Curle à Vantage....................	49·60	
	" Kelfield à Brass....................	27·90	
	" Swift-Current à Vanguard....................	44·00	
	" Bush à Cutknife....................	27·80	
	" Bassano à Standard....................	35·50	
	" Java à Empress....................	111·50	
	" Port-Moody, voie second. de....................	3·20	
	" North-Star au terminus....................	19·20	
	" Rural à Bush....................	42·80	
	" Virden à McAuley....................	36·50	
	" Sanger à Lander....................	35·50	
	" Assiniboia à Shaunavon....................	118·20	
	" Hooper à Neptune....................	53·60	
	" Retallack à Kaslo....................	18·10	
	" Suffield à Lomond....................	83·70	
	" Gimli à Riverton....................	25·40	
	" Snowflake à Fallison....................	9·80	
	" Shaunavon à Altawan....................	84·40	
	" Bassano à Empress....................	118·30	
	" Gleichen à Shepherd....................	41·00	
	" Forth à Ullin....................	64·70	
	" Stirling à Foremost....................	49·20	
			4,802·70
	Total des milles possédés.......	....	7,702·30
Lignes louées..................	Atlantic et Northwest (en Canada)—		
	Extrémité sud du pont de Lachine à la frontière du Maine, Qué.................... 182·10		
	Payne à Eganville, Ont.................... 19·20		
	Partie sur territoire des E.-U.............. 144·50		
		345·80	
	St. Lawrence et Ottawa—		
	Ottawa à Prescott, Ont.................... 51·80		
	Chaudière-Jonction à rue Sussex, Ottawa..... 6·60		
		58·40	
	Ontario et Québec—		
	Montréal (gare Windsor) à Montréal-Jct.... 4·80		
	Mile-End à Adirondack-Jct................ 10·10		
	St-Luc-Jct. à Western-Jct................ 2·10		
	Montréal-Jct. à Toronto (Gare Union).. 339·30		
	Leaside-Jct. " " .. 5·30		
	London à Windsor.................... 112·60		
		474·20	
	Credit-Valley—		
	Toronto-Jonction à St-Thomas............. 116·90		
	Streetsville-Jonction à Melville-Jct......... 31·80		
	Cataract à Elora.................... 27·30		
		176·00	
	West-Ontario-Pacific—Woodstock à London..........	26·80	
	Toronto, Grey et Bruce—		
	Toronto-Jonction à Owen-Sound........... 116·50		
	Fraxa-Jonction à Teeswater................ 67·90		
	Wingham-Jonction à Wingham............. 4·50		
	Mount-Forest-Tank à Mount-Forest........ 1·20		
		190·10	
	Guelph-Jonction—		
	Guelph-Jonction sur Credit-Valley à Guelph....................	15·20	
	Joliette et Brandon—		
	St-Félix à St-Gabriel de Brandon..........	10·90	

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Total.
Canadien du Pacifique—*Suite.* Lignes louées	Montréal et Ottawa—			
	Vaudreuil à Jct. avec Canada Atlantic	86·60		
	Rigaud à Pte Fortune	6·80		
			93·40	
	Lindsay. Bobcaygeon et Pontypool—			
	Burketon-Jonction à Bobcaygeon		38·70	
	Toronto, Hamilton et Buffalo—			
	Hamilton-Jonction à Hamilton		2·70	
	Cap-de-la-Madeleine—			
	De la ligne principale du C.P.R., à Jonction de l'emb. des Piles à Cap-de-la-Madeleine		2·30	
	Nouveau-Brunswick—			
	Woodstock à la frontière du Maine	59·50		
	Newburg-Jonction à Gibson	59·10		
	Aroostock-Jonction à Edmundston	57·10		
	Partie au E.-U.	29·20		
			204·90	
	St-John et Maine—			
	Vanceboro à St-John	90·30		
	Fairville à West St-John	3·40		
			93·70	
	Fredericton—			
	Fredericton-Jonction à Fredericton		22·20	
	Nouveau-Brunswick et Canada—			
	McAdam-Jonction à St-Stephen	33·90		
	Watt-Jonction à St-Andrews	27·50		
	McAdam-Jonction à Woodstock	51·10		
	Debec-Jonction à la frontière du Maine	5·00		
	Partie au E.-U.	3·00		
			120·50	
	St-Stephen et Milltown—			
	St-Stephen à Milltown		4·60	
	Tobique-Valley—			
	Perth Centre à Plaster-Rock		27·50	
	Manitoba et Northwestern—			
	Portage-la-Prairie à Lanigan	348·80		
	Binscarth à Russell	11·30		
	Bradenbury-Sud	1·00		
	Saskatchewan et Western—Minnedosa à Gauthier-Jonction	18·30		
			379·40	
	Manitoba-Southwestern-Colonization—			
	Manitou à Deloraine	100·50		
	Rugby-Jonction à Glenboro'	102·70		
	Elm-Creek à Carman	12·20		
			215·40	
	Great-Northwest-Central—			
	Chater à Miniota	71·30		
	Forrest à Lenore	40·90		
			112·20	
	British-Columbia-Southern—			
	Nelson à Proctor	20·40		
	Yahk à Kingsgate	10·50		
			30·90	
	Northern-Colonization—			
	Labelle à Mont-Laurier		58·00	
	Shuswap et Okanagan—			
	De Jonction avec C.P. à Sicamous à Lake Okanagan		51·00	
	Nakusp et Slocan—			
	Nakusp sur Arrow-Lake à Three-Forks de Carpenter's-Creek, C.-B	36·40		
	Parapet à Retallack	7·50		
			43·90	

TABLEAU 1.—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.		Distance. Milles.	Distance. Total.
Canadien du Pacifique—*Suite*	Columbia et Western—			
Lignes louées	Castlegar-Jonction à Midway	100·90		
	Castlegar-Jonction à Rossland	29·30		
	Trail à Smelter-Jonction	1·40		
	Voies seco. mini. y comp. Rossland à Le Roi	26·80		
			158·40	
	Kootenay et Arrowhead—			
	Lardo à Gerrard		33·20	
	Columbia et Kootenay—			
	Nelson à Robson	27·40		
	Embranch. à l'entrée de la riv. Kootenay.	·80		
	Slocan Jonction à Slocan	31·30		
			59·50	
	Vancouver et Ile Lulu—			
	Vancouver à Steveston	16·90		
	Prolongement à Eborne	10·00		
			26·90	
	Calgary et Edmonton—			
	Calgary-Jonction à Edmonton	192·80		
	Calgary-Jonction à Macleod-Jonction	107·30		
	Wetaskiwin à Hardisty	100·30		
	Lacombe à Kerrobert	223·10		
			623·50	
	Ottawa-Northern et Western—			
	Hull à Waltham	77·60		
	Bremer à Maniwaki	80·70		
			158·30	
	Tillsonburg, lac Erié et Pacifique—			
	Ingersoll à Port-Burwell	33·40		
	Embro à Ingersoll	9·30		
			42·70	
	Guelph et Goderich—			
	Guelph à Goderich	80·20		
	Linwood-Jonction à Listowel	16·20		
			96·40	
	Nicola, Kamloops et Similkameen—			
	Nicola à Spence's-Bridge		47·00	
	Walkerton à Lucknow—			
	Walkerton à Saugeen-Jonction		37·60	
	Baie Georgienne et Seaboard—			
	Port-McNicoll à Bethany		88·30	
	St-Mary's et Western-Ontario—			
	Embro à St-Mary's		15·70	
	Orford-Mountain—			
	Eastman à Windsor	36·00		
	Eastman à Troy-Jonction	23·40		
			59·40	
	St-Maurice-Valley—			
	Trois-Rivières à Grand'-Mère		27·40	
	Nouveau-Brunswick Southern—			
	Shore-Line-Junction à Bay-Shore-Jonction		80·60	
	South-Ontario Pacifique—			
	Guelph-Jonction à Grant-Jonction		16·40	
	Kingston et Pembroke—			
	Kingston à Renfrew		103·60	
	Kootenay-Central—			
	Golden à Colvalli	166·70		
	Caithness au terminus	10·80		
			177·50	

TABLEAU 1—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Canadien du Pacifique—*Fin.* Lignes louées	Southampton—		
	Southampton à Olis	12·60	
	Campbellford, Lac Ontario & Western—		
	Glen-Tay à Agincourt	183·50	
	Glengarry et Stormont—		
	Soulanges à Cornwall	27·60	
	Total des milles loués		5,121·20
	possédés		7,702·30
	Sous réseau du Can. Pac		12,823·50
Ch. de fer du gouvernement	Intercolonial—		
	Halifax à Ste-Rosalie-Junction	797·22	
	Windsor-Junction à Woodside	14·94	
	Truro à Sydney	224·22	
	Moncton à St. John	89·31	
	St-Leonard-Junction à Nicolet	16·40	
	Embranch. de la Rivière-Ouelle	6·19	
	St-Charles-Junction à Chaudiere-Junction	16·73	
	Dalhousie-Branch	6·28	
	Stellarton à Oxford-Junction	79·40	
	Brown's-Point à Pictou	1·60	
	New-Glasgow-Junction à Pictou-Landing	8·24	
	Pugwash-Junction à Pugwash	4·54	
	Fredericton à Loggieville	124·39	
	Painsec-Junction à Pointe-du-Chêne	11·98	
	Ferrona-Junction à Sunny-Brae	12·48	
	Embranchements pour marchandises	31·42	
	Déviation aux mines de Sydney	5·26	
			1,450·60
	Embranchem. de Windsor (32 miles) de l'I. C. est exploité par le ch. de fer Dominion-Atlantic		
	Ile du Prince-Edouard—		
	Ligne principale—Tignish à Charlottetown	116·10	
	Charlottetown à Murray-Harbour	47·80	
	Royalty-Junction à Souris	54·70	
	Mount-Stewart à Georgetown	24·40	
	Embranch.—Montague-Junction à Montague	6·20	
	Embranch.—Emerald à Cap-Traverse	11·80	
	Embranch.—Elmira à Harmony-Junction	9·90	
			275·20
			1,725·80
Ch. de fer du Cap-Breton	Pointe-Tupper à St-Peters	30·00	
	Terminus à St-Peters	1·00	
			31·00
Caraquet	De Gloucester-Junction, ch. de fer Intercolonial, 5 milles au sud de la gare de Bathurst, à l'est de la côte sud de la Baie-des-Chaleurs à Shippigan Harbour, N.-B		63·00
Crows-Nest-Southern	Frontière internationale à Gateway à Michel, C.-B		74·13
Cumberland Railway and Coal Company (autrefois Spring-Hill et Parrsboro').	Spring-Hill-Junction, ch. de fer Intercolonial à Spring-Hill-Coal-Mines, N.-E. et Parrsboro', sur la baie de Fundy		32·00

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Dominion-Atlantic, comprenant Windsor et Annapolis, Yarmouth et Annapolis et Cornwallis-Valley et loyer de l'embr. de Windsor, de l'Intercolonial et Midland de la Nouvelle-Ecosse......	Windsor à Yarmouth..........	169·98	
	Embranchements—		
	De Kentville à Kingsport, sur Bassin de Minas (autrefois Cornwallis-Valley)..........	14·60	
	Embranch. Windsor I.C.R.—Windsor à Windsor-Junction, Intercolonial, 14 milles de Halifax, loué..........	31·69	
	Windsor à Truro..........	57·40	
			274·16
Eastern-British-Columbia....	Corbin à McGillivray, C.-B..........	....	14·00
Elgin et Havelock..........	De Elgin, comté d'Albert, N.-B., à Petitcodiac-Junction avec l'Intercolonial, de là à Havelock dans le comté de Kings, N.-B..........	27·00	
	Havelock à Keith's-Mills..........	1·00	
			28·00
Essex Terminus..........	Grand-Tronc-Junction à Sandwich..........	8·50	
	Embranchement de Windsor..........	1·50	
			10·00
Esquimalt et Nanaïmo... ...	Victoria à Courtenay, Ile de Vancouver..........	139·70	
	Hayward-Jct. à Cowichan-Lake..........	18·00	
	Parksville-Jct. à Port-Alberni..........	38·80	
	Osborne-Bay à Crofton..........	2·50	
			199·00
Fredericton and St. Mary's Ry. Bridge, maintenant dans l'Intercolonial..........	En amont de la rivière St-Jean, joignant le ch. de fer Fredericton à Fredericton, avec le ch. de fer Nouveau-Brunswick à Canada-Eastern à St-Mary's....	....	35·00
Fredericton et Grand Lac....	Fredericton à Minto..........	....	35·00
Grand-Tronc (en propre)—			
Division de Montréal......	....	395·63	
Division d'Ottawa........	....	396·49	
Division de Belleville.....	....	772·26	
Division de Barrie........	....	439·38	
Division de Hamilton.....	....	172·02	
Division de London.......	....	374·77	
Division de St-Thomas....	....	243·65	
Division de Stratford......	....	532·47	
			3,326·67
Loués et partie en propre.....	Buffalo et Lake Huron-Ry..........		
	Fort-Erié à Goderich..........	162·01	
			162·01
	Total des milles possédés et loués.......	....	3,551·64
Central-Counties..........	Glen-Robertson à Hawkesbury / South-Indian à Rockland..........	38·49	
Pembroke-Southern..........	Golden-Lake à Pembroke..........	21·36	
Temisk'g et N'thn. Ont.....	Nipissing-Jct. à North-Bay Yards..........	3·11	
			224·97
Tunnel St-Clair et approches..........	Sous la rivière St-Clair, entre Sarnia et Port-Huron—Grand-Tronc avec le chemin de fer de l'Etat du Michigan..........	....	2·25
	(La longueur entre l'entrée et la sortie du tunnel est de 6,000 pieds ; cylindrique, 19 pieds 10 pouces de diamètre.		
Grand-Tronc-Pacifique.......	Winnipeg à Wolf Creek..........	915·47	
	Port-Arthur à Superior-Jct..........	188·80	
	Wolf-Creek à Prince-Rupert..........	830·87	
	Superior-Jct. à Winnipeg..........	258·60	

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Grand-Tronc-Pacifiq.—*Suite.*	Embranchements	16·25	
	Voies secondaires	18·92	
			2,228·91
Gulf-Shore, maint. Caraquet.	Jonction avec Caraquet de Pokemouche à Tracadie		16·78
Hereford	De la frontière internationale à Lime-Ridge, Québec, se joint au Canadien-Pacifique à Cookshire, Maine-Central à frontière internationale, avec le Québec-Central à Dudswell		52·18
Ch. de fer Interprovincial, pont et approches, compris dans Ottawa, Northern et Western	Traverse la rivière Ottawa à la cité d'Ottawa	1·40	
Inverness et Richmond, maintenant Inverness et Coal Co	Inverness à Pointe-Tupper-Jonction		60·91
International du Nouveau-Brunswick	Campbellton à St-Leonard		111·30
Kaslo et Slocan (Canad. du Pac.)			
Kent Northern	Richibucto, N.-B., à Kent-Jct., Intercolonial		27·00
Kettle Valley	Carson à Lynch Creek, C.-B	22·19	
	Midway à Penticton	133·44	
	Penticton à Princeton	71·42	
	Brookmere à Merritt	28·70	
			255·75
Klondike Mines	Dawson-City à Sulphur-Springs		31·81
Lac Huron et N. Ontario			17·16
Lotbinière et Mégantic	Gare Lyster, Grand-Tronc, à Saint-Jean-des-Chaillons		30·00
Lac Erié et rivière Détroit	Walkerville, Ont., à St-Thomas	126·78	
Erié et Huron	Rondeau à Sarnia	72·03	
			198·81
London et Port-Stanley	London à Port-Stanley sur lac Erié		23·66
Rivière Maganetawan	Burks Falls, sur ch. de fer Grand-Tronc à la rivière Maganetawan		1·91
Maritime Coal, ch. de fer et Power Co	Maccan à Joggins Coal Mine		15·00
Midland de la Nouv.-Ecosse (autrefois Stewiacke-Valley)	De Windsor à Truro, N.-E., voir ch. de fer Dominion-Atlantic.		
Massawippi-Valley	De Lennoxville à la frontière du Vermont où il se réunit au ch. de fer du Connecticut et Passumpsic-Rivers; aussi jonction avec Grand-Tronc et C.P. à Lennoxville	31·95	
	Embranchement—Stanstead-Jonction à Stanstead	3·51	
			35·46
Manitoba Gt.-Northern	Frontière internationale de Gretna à Portage-la-Prairie	76·52	
	Frontière internationale près Haskett à Morden	15·25	
			91·77
Midland de Manitoba	Termini à Winnipeg		6·40
Montréal et Vermont Jct	De Jonction avec Stanstead, Shefford et Chambly, 2½ milles est de St-Jean, P.Q., à Jonction avec chemin de fer Vermont et Canada, de la frontière du Vermont: aussi raccordement de Stanbridge avec lac Champlain et St-Laurent-Jonction		23·60
Montréal, Portland et Boston, maintenant Montréal et Province-Line	Jonction avec Grand-Tronc de St-Lambert à Farnham	32·00	
	Marieville à St-Césaire	8·60	
	Farnham à Freligsburgh	18·00	
			58·60

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Montréal et Atlantique (auparavant Southeastern)	Voie principale—Farnham à Richford sur la frontière internationale	43·70	
	Drummondville-Jonction à Drummondville	59·20	
Moncton et Bouctouche	Moncton à Bouctouche, N.-B.		32·00
	Loués—Lac Champlain et Saint-Laurent-Jonction—Stanbridge à St-Guillaume		60·50
	(Connecticut et Passumpsic, Grand-Tronc et Stanstead, Shefford et Chambly.)		
Morrissey, Fernie et Michel.	De Swinton à Carbonado, C.-B., voie louée		10·85
Napierville, Jonction de	St-Constant-Jonction à Rouse's-Point		27·06
National-Transcontinental	Moncton à Chaudière	455·15	
	Pont de Québec à Fitzpatrick	126·49	
	Fitzpatrick à Parent	118·95	
	Parent à Doucet	102·92	
	Doucet à O'Brien	106·80	
	O'Brien à Cochrane	112·59	
	Cochrane à Hearst	129·08	
	Hearst à Grant	125·11	
	Grant à Armstrong	131·23	
	Armstrong à Graham	138·65	
	Graham à Redditt	123·70	
	Redditt à Winnipeg	128·70	
	Superior-Jonction à Fort-William	188 80	
	Embranchement St-Malo	5·33	
			1,993·50
Nelson et Fort-Sheppard	De Troup-Jonction à Waneta sur la frontière internationale, C.-B.		55·42
New-Glasgow-Iron, Coal et ch. de fer Co., et Nova-Scotia-Steel et Coal Co.	Présentement compris dans le ch. de fer Intercolonial.		
Nouveau-Brunswick et Ile-du-Prince-Edouard	De la gare Sackville, ch. de fer international au Cap Tourmentine		35·79
New-Brunswick Coal et ch. de fer Co.	De Norton à Minto		58·00
New - Brunswick - Southern (maintenant Can. Pacifiq.).			
New-Westminster-Southern	Douglas à South-Westminster		23·73
North-Shore	Adamsville à Mount-Carlyle		8·63
Northern-New-Brunswick et Seaboard	Nipisiquit à Bathurst		19·80
Nosbonsing et Nipissing	De Lac Nosbonsing à Lac Nipissing		5·50
Orford Mountain (maintenant ch. de fer Can. du Pac).			
Ottawa et New-York	De Ottawa à la frontière internationale près de Cornwall		56·90
Pembroke-Southern (loué au Canada-Atlantic)	De Pembroke à Golden-Lake		21·36
Chem. de fer Phillipsburg et Quarry Co.	Gare de Stanbridge Canadien du Pacifique et Vermont Central à Phillipsburg, C. Missisquoi		6·00
Embranchement de Princeton Washington Co., (E.-U.), maintenant Maine-Central	Frontière internationale, près Waring à la fron ière internationale près Woodland		5·10
Pont de Québec et approches p. réunir les ch. de f. adjac.	(Sur le St-Laurent à Québec, en construction 10 milles.)		
Quebec-Central	Voie principale—Sherbrooke à Harlaka-Jonction, ch. de fer Intercolonial, 5 milles de Lévis, Québec	138·00	
	Beauce-Jonction à Ste-Sabine	55·00	
	Tring-Mégantic—Tring-Jonction à Mégantic	60·00	
	(Raccordement au Grand-Tronc, Canadien Pacifique et ch. de fer Boston et Maine à Sherbrooke.)		
			253·00

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance.	
		Milles.	Total.
Québec, Montmorency et Charlevoix, maintenant ch. de f. de Québec, L. et P. Co.	Québec à Cap Tourmente	27·50	
	Embranchements	3·32	
			30·82
Québec-Oriental	Gare Métapédia à Paspébiac	....	100·00
Québec, Montréal et Southern, comprenant East Richelieu, Valley et ch. de fer des Comtés-Unis	Noyan-Jonction à Bellevue-Jonction	81·09	
Chemin de fer South-Shore	De Fortierville-Jonction avec Grand-Tronc à St-Lambert	109·69	
	St-Constant-Jonction à Napierville-Jonction	1·40	
			192·18
Red-Mountain	De la frontière internationale à Patterson, C.-B., à Rossland	....	9·59
Roberval-Saguenay	Bagotville à la baie de Ha-Ha Jonction	20·00	
	Latarrière-Jonction au lac Kenogami	12·00	
	Labrosse-Jonction à Chicoutimi	3·40	
	Bagotville à St-Alexis	1·40	
			36·80
Rutland et Noyan	Frontière internationale à la jonction Noyan	....	3·39
Stanstead, Shefford et Chambly	De la jonction avec Montréal et ch. de fer de la jonction de Vermont, près de St-Jean, Qué. à l'est de Waterloo	....	43·00
Pont St-Jean et prolong. du ch. de fer, maintenant loué par le ch. de fer Can.-Pac.	De St-Jean à Fairville, traversant la Rivière St-Jean aux Chutes sur un pont à armature, et raccordant le ch. de fer Intercolonial avec le ch. de fer du C.-P. du Nouveau-Brunswick, compris dans le réseau du Pacifique-Canadien, 2 milles.		
Vallée de St-Jean et Rivière-du-Loup	De Fredericton, N.B., à Woodstock, N.B., 66 milles, dont 6 milles sont construits	....	
Salisbury et Albert (autrefois ch. de fer Albert)	Salisbury à Albert, N.B.	....	45·00
Schomberg et Aurora	Du Lac Bond, Ont., à Schomberg	....	14·40
St-Lawrence et Adirondack	De la jonction avec le Canada Atlantique, près de Valleyfield à la frontière internationale	19·92	
	De Beauharnois au raccordement avec le Pacifique-Canadian à Adirondack Jonction	12·90	
	A bail—Valleyfield à Beauharnois	13·30	
			46·12
St-Jean et Québec	Fredericton à Centreville	88·69	
	Fredericton à Gagetown	30·13	
			118·82
St-Martin	Hampton à St-Martin	....	30·00
Sydney et Louisburg (Dominion-Coal Co.)	Sydney-Harbour à Louisburg-Harbour	39·17	
	Embranchement aux mines de charbon	28·67	
	Spurs	2·25	
			70·09
Témiskaming et Northern-Ontario	North-Bay à Cochrane	252·28	
	Englehart à Charlton	7·60	
	Iroquois-Falls à Timmins	40·11	
	Earlton à Elk-Lake-City	28·50	
			328·49
Mille îles	Gananoque sur rivière St-Laurent aux Mille îles jonction	....	6·33

TABLEAU I—Indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Distance. Milles.	Distance. Total.
Témiscouata	Rivière-du-Loup, Qué., à Edmundston, N.-B., sur le ch. de fer New-Brunswick	81·00	
	Embr.—Edmundston à Connors, sur la riv. St-Jean	32·00	
			113·00
Tillsonburg, Lac Erié et Pacifique	Port Burwell à Ingersoll, à présent dans le ch. de fer Canadien du Pacifique	....	
Toronto, Hamilton et Buffalo, comprenant Brantford, Waterloo et Lac Erié	Waterford Jct. avec Canada-Southern à Welland Jonction avec Canada-Southern—traversant la cité de Hamilton	79·88	
	Smithville à Dunnville	14·88	
	Hamilton à Grand-Tronc-Jonction	0·27	
			95·03
Victoria et Sidney	Victoria à Sidney, C.-B	....	15·97
Victoria, ch. de fer Terminus et traverse	Cité de Victoria	....	0·99
Vancouver, Victoria et Eastern	Laurier à Danville	16·47	
	Grand-Forks Jonction à Phœnix	25·82	
	Grand-Forks à Granby-Smelter	4·74	
	Frontière Midway à Internationale	28·89	
	Chopaka à Coalmont	71·27	
	Frontière internationale à S.-Westminster	21·05	
	Frontière internationale à Port-Guichon	46·57	
	New-Westminster à Vancouver	14·79	
	Burrard-Inlet à Vancouver	2·16	
	Abbotsford à Kilgard	4·52	
	Coalmont à Brookmere	25·39	
			261·67
Wellington-Colliery	Union-Bay à Cumberland	....	10·75
York et Carleton	Jonction avec le ch. de fer Canada-Eastern à gare de Cross-Creek à Ryan-Brook, N.-B.	....	10·50
	Total des milles	....	35,582·44

TABLEAU 2.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer

Numéros.	Nom du chemin de fer.	Voie unique.					
		Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploitées en vertu de droit de circulation.
		Lig.-mère	Embr. et rameaux.				
1	Algoma Central & Hudson Bay	317·25	21·23	9·33			0·98
2	Algoma Eastern	83·89	3·53		1·52		2·39
3	Atlantic, Quebec & Western	102·42					1·75
4	Bedlington & Nelson	12·04					
5	Brandon, Sask. et Baie d'Hudson	69·45					
6	British Yukon	85·80	15·32				
7	Canada & Gulf Terminal	35·80					
8	Canada Southern	226·18	153·86				16·91
	Ch. de fer du gouvern. canadien—						
9	Intercolonial	1,419·18	31·42				40·30
10	Ile-du-Prince-Edouard	275·20					
11	Canadian Northern, Réseau du	2,707·71	4,559·46		449·10	264·00	37·82
12	Canadien du Pacifique	2,899·60	4,802·70	3,497·50	1,496·90	126·80	93·90
13	Cap-Breton	31·00					
14	Caraquet	68·00			16·78		
15	Crows Nest Southern	74·18					
16	Cumberland Railway & Coal Co	32·00					
17	Detroit, Tunnel de la rivière	1·45					
18	Dominion Atlantic	169·98	72·49		31·69		14·29
19	Eastern, C.-B	14·00					
20	Elgin & Havelock	27·00					
21	Esquimalt et Nanaïmo	139·70	59·30				
22	Essex Terminal	8·50	1·50				
23	Fredericton & Grand Lake	35·00					
24	Grand-Tronc	3,326·67				224·97	8·96
25	Grand-Tronc-Pacifique	1,935·14	27·52			266·25	6·20
26	Hereford	52·18					
27	International of New-Brunswick	111·30					
28	Inverness Railway & Coal Co	60·91					
29	Kent Northern	27·00					
30	Kettle Valley	255·75					38·51
31	Klondyke Mines	31·81					
32	London & Port Stanley	23·66					0·42
33	Lotbinière et Mégantic	30·00					
34	Maganetawan River	1·91					
35	Maine Central (Princeton)	5·10					
36	Manitoba Great Northern	91·77					0·99
37	Maritime Coal, Railway & Power Co	12·00	3·00				
38	Massawippi Valley	31·95	3·51				
39	Midland of Manitoba	6·40					69·02
40	Montreal & Atlantic	102·90			60·50		
41	Montreal & Province Line	50·00	8·60				
42	Montreal & Vermont Junction	23·60					
43	Morrissey, Fernie & Michel	5·82			5·03		
44	Moncton & Bouctouche	32·00					
45	Napierville-Junction	27·06					
46	National Transcontinental	1,988·17	5·33				
47	Nelson & Fort Sheppard	55·42					5·42
48	New Brunswick Coal & Ry. Co	58·00					
49	New Brunswick & P. E. Island	35·79					
50	New Westminster Southern	23·73					1·48
51	North-Shore	6·13	2·50				
52	Northern New Brunswick & Seab'rd.	19·80					
53	Nosbonsing & Nipissing	5·50					
54	Ottawa et New-York	56·90					1·94
55	Père-Marquette, en Canada	198·81					136·78
56	Phillipsburg Ry. & Quarry Co	6·00					
57	Québec Central	138·00	115·00				
58	Québec Oriental	100·00					
59	Quebec Ry., Light & Power Co	27·50				3·32	

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

exploités durant l'exercice terminé le 30 juin 1915—Toutes les voies ferrées.

		Deuxième voie.							
Total des milles exploités.	Rails d'acier.	Lignes représentées par le capital-actions. Lig.-mère	Lignes représentées par le capital-actions. Emb. et rameaux.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploitées en vertu de droit de circulation.	Total des milles exploités.	Rails d'acier.	Numéros.
348·79	347·81								1
91·33	88·94								2
104·17	102·42								3
12·04	12·04								4
69·45	69·45								5
101·12	101·12								6
35·80	35·80								7
396·95	380·04	226·18	16·86			1·92	244·96	243·04	8
1,490·90	1,450·60	26·82					26·82	26·82	9
275·20	275·20								10
8,018·09	7,980·27								11
12,917·40	12,823·50	1,148·00		264·90			1,412·90	1,412·90	12
31·00	31·00								13
84·78	84·78								14
74·18	74·18								15
32·00	32·00								16
1·45	1·45								17
288·45	274·16					13·85	13·85		18
14·00	14·00								19
27·00	27·00								20
199·00	199·00								21
10·00	10·00								22
35·00	35·00								23
3,560·60	3,551·64	715·39			12·25	3·74	731·38	727·64	24
2,235·11	2,228·91	9·50			4·40	1·00	14·90	13·90	25
52·18	52·18								26
111·30	111·30								27
60·91	60·91								28
27·00	27·00								29
294·26	255·75								30
31·81	31·81								31
24·08	23·66								32
30·00	30·00								33
1·91	1·91								34
5·10	5·10								35
92·76	91·77								36
15·00	15·00								37
35·46	35·46								38
75·42	6·40								39
163·40	163·40	6·50					6·50	6·50	40
58·60	58·60								41
23·60	23·60								42
10·85	10·85								43
32·00	32·00								44
27·06	27·06								45
1,993·50	1,993·50								46
60·84	55·42								47
58·00	58·00								48
35·79	35·79								49
25·21	23·73								50
8·63	8·63								51
19·80	19·80								52
5·50	5·50								53
58·84	56·90								54
335·59	198·81					136·57	136·57		55
6·00	6·00								56
253·00	253·00								57
100·00	100·00								58
30·82	30·82								59

TABLEAU 2.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer

Numéros.	Nom du chemin de fer.	Voie unique.					
		Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploitées en vertu de droit de circulation.
		Ligne-mère.	Embranchements et rameaux.				
60	Québec, Montréal & Southern	190·78	1·40				
61	Red-Mountain	9·59					
62	Rutland & Noyan	3·39					
63	Roberval & Saguenay	20·00	16·80				
64	Salisbury & Albert	45·00					
65	Schomberg & Aurora	14·40					
66	Stanstead, Shefford & Chambly	43·00					
67	St-Clair, Tunnel	1·10					
68	St. Lawrence & Adirondack	32·82			13·30		8·80
69	St. Martins	30·00					
70	Sydney & Louisburg	39·17	28·67	1·05	1·20		
71	St. John & Quebec	118·82					
72	Témiscouata	113·00					
73	Témiskaming & Northern Ontario	252·28	76·21				
74	Mille-Iles	6·08		0·25			
75	Toronto, Hamilton & Buffalo	79·88	15·15				4·36
76	Vancouver, Victoria & Eastern	261·67					1·48
77	Victoria & Sidney	15·97					
78	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co	0·99					
79	Wabash, en Canada						245·40
80	York & Carleton	10·50					
	Total final	19,088·45	10·024·50	3,508·13	2,076·20	885·34	738·10

durant l'exercice terminé le 30 juin 1915—Toutes les voies ferrées—*Suite.*

		Deuxième voie.							
Total des milles exploités.	Rails d'acier.	Lignes représentées par le capital-actions. Ligne mère.	Lignes représentées par le capital-actions. Embranchements et rameaux.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploit. en vertu de droit de circulation.	Total des milles exploités.	Rails d'acier.	Numéros.
192·18	192·18								60
9·59	9·59								61
3·39	3·39								62
36·80	36·80								63
45·00	45·00								64
14·40	14·40								65
43·00	43·00								66
1·10	1·10								67
54·92	46·12								68
30·00	30·00								69
70·09	70·09	1·00					1·00	1·00	70
118·82	118·82								71
113·00	113·00								72
328·49	328·49	1·70					1·70	1·70	73
6·33	6·33								74
99·39	95·03	9·79	0·27			0·38	10·44	10·06	75
263·15	261·67	7·12					7·12	7·12	76
15·97	15·97								77
0·99	0·99								78
245·40									79
10·50	10·50								80
36,320·54	35,582·44	2,152·00	17·13	264·90	16·65	157·46	2,608·14	2,450·68	

TABLEAU 2—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer exploités

Numéros.	Nom du chemin de fer.	Voies sur chantiers et voies d'évitement.						
		Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploit. en vertu de droits de circulation.	Total de milles exploités.
		Ligne-mère.	Embranchements et rameaux.					
1	Algoma Central & Hudson Bay	26·70	0·68	12·19				39·57
2	Algoma Eastern	6·59			3·95		1·04	11·58
3	Atlantic, Quebec & Western							
4	Baie de Quinté							
5	Bedlington & Nelson	0·54						0·54
6	Brandon, Sask'n & Hudson Bay	10·61						10·61
7	British Yukon							
8	Brockville, W'port & North Western							
9	Canada & Gulf Terminal	2·00						2·00
10	Canada Southern	175·14	46·64					221·78
	Chemins de fer de l'Etat:—							
11	Intercolonial	365·49						365·49
12	Ile du Prince-Edouard							
13	Can. Northern	780·23			61·30	0·50		842·03
14	Canadien du Pacifique	2,691·70			1,062·20			3,753·90
15	Cap-Breton							
16	Caraquet	3·55						3·55
17	Central Ontario							
18	Crows Nest Southern	13·63						13·63
19	Cumberland Ry. & Coal Co	16·00						16·00
20	Detroit River Tunnel							
21	Dominion Atlantic	15·74	9·74		5·50		6·00	36·98
22	Eastern, B.C	2·19						2·19
23	Elgin & Havelock							
24	Esquimalt & Nanaimo	46·00						46·00
25	Essex Terminal							
26	Fredericton & Grand Lake							
27	Grand-Tronc	1,341·86				43·72	5·41	1,390·99
28	Grand-Tronc-Pacifique	393·94				91·73	13·88	499·55
29	Halifax and South Western							
30	Hereford	8·55						8·55
31	International du New-Brunswick	1·50						1·50
32	Inverness Ry. & Coal Co	8·20						8·20
33	Irondale, Bancroft & Ottawa							
34	Kent Northern							
35	Kettle Valley	16·22					2·29	18·51
36	Klondyke Mines	2·00						2·00
37	London & Port Stanley	9·77						9·77
38	Lobinière et Mégantic	3·00						3·00
39	Maganetawan River							
40	Maine-Central (Princeton)							
41	Manitoba Great Northern	9·61						9·61
42	Maritime Coal, Ry. & Power Co		3·00					3·00
43	Massawippi Valley							
44	Midland of Manitoba	10·76						10·76
45	Montreal & Atlantic	40·10						40·10
46	Montreal & Province Line	2·50						2·50
47	Montreal & Vermont Junction	2·00						2·00
48	Morrissey, Fernie & Michel							
49	Moncton & Bouctouche	2·00						2·00
50	Napierville, Jonction de	3·36						3·36
51	National Transcontinental							
52	Nelson & Fort Sheppard	2·93						2·93
53	New Brunswick Coal & Ry. Co	7·00						7·00
54	New Brunswick & P.E. Island	4·49						4·49
55	New Westminster Southern	1·35						1·35
56	North Shore	1·37						1·37
57	Northern New B'k. & Seaboard							
58	Nosbonsing & Nipissing							
59	Ottawa et New-York	9·54						9·54

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1915—Toutes les voies ferrées—*Suite.*

			Total des milles exploités—Toutes les voies.						
Acier.	Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise.	Lignes exploitées en vertu de droits de circulation.	Total des milles exploités.	Rails en acier.	Numéros.
	Ligne-mère.	Embranchements et rameaux.							
39·57	343·95	21·91	21·52			0·98	388·36	387·38	1
10·54	90·48	3·53		5·47		3·43	102·91	99·48	2
	102·42					1·75	104·17	102·42	3
									4
0·54	12·58						12·58	12·58	5
10·61	80·06						80·06	80·06	6
	85·80	15·32					101·12	101·12	7
									8
2·00	37·80						37·80	37·80	9
221·78	627·50	217·36				18·83	863·69	844·86	10
365·49	1,811·49	31·42				40·30	1,883·21	1,842·91	11
	275·20						275·20	275·20	12
842·03	3,487·94	4,559·46		510·40	264·50	37·82	8,860·12	8,822·30	13
3,753·90	6,739·30	4,802·70	3,497·50	2,824·00	126·80	93·90	18,084·20	17,990·30	14
	31·00						31·00	31·00	15
3·55	71·55			16·78			88·33	88·33	16
									17
13·63	87·81						87·81	87·81	18
16·00	48·00						48·00	48·00	19
	1·45						1·45	1·45	20
30·98	185·72	82·23		37·19		34·14	339·28	305·14	21
2·19	16·19						16·19	16·19	22
	27·00						27·00	27·00	23
46·00	185·70	59·30					245·00	245·00	24
	8·50	1·50					10·00	10·00	25
	35·00						35·00	35·00	26
1,385·58	5,383·92				280·94	18·11	5,682·97	5,664·86	27
485·67	2,338·58	27·52			362·38	21·08	2,749·56	2,728·48	28
									29
8·55	60·73						60·73	60·73	30
1·50	112·80						112·80	112·80	31
8·20	69·11						69·11	69·11	32
									33
	27·00						27·00	27·00	34
16·22	271·97					40·80	312·77	271·97	35
2·00	33·81						33·81	33·81	36
9·77	33·43					0·42	33·85	33·43	37
3·00	33·00						33·00	33·00	38
	1·91						1·91	1·91	39
	5·10						5·10	5·10	40
9·61	101·38					0·99	102·37	101·38	41
3·00	12·00	6·00					18·00	18·00	42
	31·95	3·51					35·46	35·46	43
10·76	17·16					69·02	86·18	17·16	44
40·10	149·50			60·50			210·00	210·00	45
2·50	52·50	8·60					61·10	61·10	46
2·00	25·60						25·60	25·60	47
	5·82			5·03			10·85	10·85	48
2·00	34·00						34·00	34·00	49
3·36	30·42						30·42	30·42	50
	1,988·17	5·33					1,993·50	1,993·50	51
2·93	58·35					5·42	63·77	58·35	52
7·00	65·00						65·00	65·00	53
4·49	40·28						40·28	40·28	54
1·35	25·08					1·48	26·56	25·08	55
1·37	7·50	2·50					10·00	10·00	56
	19·80						19·80	19·80	57
	5·50						5·50	5·50	58
9·54	66·54					1·94	68·38	66·44	59

TABLEAU 2.—Sommaire du nombre de milles de chemins de fer exploités

Numéros.	Nom du chemin de fer.	Voies dans les parcs et voies de garage. Lignes représentées par le capital-actions. Ligne mère.	Embr. et rameaux.	Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise, etc.	Lignes exploit. en vertu de droit de circulation.	Total des milles exploités.
60	Père-Marquette, en Canada	71·18					23·03	94·21
61	Phillipsburg Ry. & Quarry Co							
62	Québec Central							
63	Québec Oriental							
64	Quebec Ry. Light & Power Co		6·93					6·93
65	Québec et Lac St-Jean							
66	Quebec, Montreal & Southern	23·15	4·09					27·24
67	Red Mountain	3·07						3·07
68	Rutland & Noyan	0·39						0·39
69	Roberval & Saguenay							
70	Salisbury & Albert	5·00						5·00
71	Schomberg & Aurora							
72	Stanstead, Shefford & Chambly	3·43						3·43
73	St-Clair, Tunnel	0·35						0·35
74	St. Lawrence & Adirondack	6·83			4·75			11·58
75	St-Martin							
76	Sydney & Louisburg		52·79					52·79
77	St-Jean & Québec							
78	Témiscouata	9·30						9·30
79	Temiskaming & Northern Ontario	86·97	21·05					108·02
80	Mille-Illes	1·00						1·00
81	Toronto, Hamilton & Buffalo	65·42	2·81					68·23
82	Vancouver, Victoria & Eastern	50·34						50·34
83	Victoria & Sydney	1·66						1·66
84	Victoria Terminal Ry. & Ferry Co.	0·58						0·58
85	Wabash, en Canada							
86	York & Carleton							
	Totaux	6,366·83	147·73	12·19	1,137·70	135·95	51·65	7,852·05

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1915—Toutes les voies ferrées—*Fin.*

Total des milles exploités—Toutes les voies.									
Acier.	Lignes représentées par le capital-actions.		Lignes de compagnies propriétaires.	Lignes exploitées à bail.	Lignes exploitées à l'entreprise.	Lignes exploitées en vertu de droits de circulation.	Total des milles exploités.	Rails en acier.	Numéros.
	Ligne-mère	Embranchements et rameaux.							
71·18	269·99	....	....	....	....	296·38	566·37	269·99	60
....	6·00	....	....	....	....	....	6·00	6·00	61
....	138·00	115·00	....	....	....	....	253·00	253·00	62
....	100·00	....	....	....	....	....	100·00	100·00	63
6·93	37·00	6·93	....	....	3·32	....	47·25	47·25	64
....	....	....	....	....	....	....	....	....	65
27·24	213·93	5·49	....	....	....	....	219·42	219·42	66
3·07	12·66	....	....	....	....	....	12·66	12·66	67
0·39	3·78	....	....	....	....	....	3·78	3·78	68
....	20·00	16·80	....	....	....	....	36·80	36·80	69
5·00	50·00	....	....	....	....	....	50·00	50·00	70
....	14·40	....	....	....	....	....	14·40	14·40	71
3·43	46·43	....	....	....	....	....	46·43	46·43	72
0·35	1·45	....	....	....	....	....	1·45	1·45	73
11·58	39·65	....	....	18·05	....	8·80	66·50	57·70	74
....	30·00	....	....	....	....	....	30·00	30·00	75
52·79	40·17	81·46	1·05	1·20	....	....	123·88	123·88	76
....	118·82	....	....	....	....	....	118·82	118·82	77
9·30	122·30	....	....	....	....	....	122·30	122·30	78
108·02	340·95	97·26	....	....	....	....	438·21	438·21	79
1·00	7·08	....	0·25	....	....	....	7·33	7·33	80
68·23	155·09	18·23	....	....	....	4·74	178·06	173·32	81
50·34	319·13	....	....	....	....	1·48	320·61	319·13	82
1·66	17·63	....	....	....	....	....	17·63	17·63	83
0·58	1·57	....	....	....	....	....	1·57	1·57	84
....	....	....	....	....	....	245·40	245·40	....	85
....	10·50	....	....	....	....	....	10·50	10·50	86
7,800·40	27,616·78	10,189·36	3,520·32	3,478·62	1,037·94	947·21	46,790·23	45,843·02	

TABLEAU 3—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique exploités dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1915.

Milles possédés dans la NOUVELLE-ECOSSE, le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1915.	1914.	Augmentation.	Diminution.
Canadian Northern, réseau du	378·46	378·46		
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	505·01	503·64	1·37	
Cap-Breton	31·00	31·00		
Cumberland Railway and Coal Co	32·00	32·00		
Dominion Atlantic, and	242·47	242·47		
Windsor Branch of Intercolonial	31·69	31·69		
*Halifax & South Western	....	....	....	....
Inverness Railway & Coal Co	60·91	60·91		
Maritime Railway, Coal & Power Co	15·00	15·00		
Sydney & Louisburg (Dominion Coal Co.)	70·09	69·95	·14	
Total	1,366·63	1,365·12	1·51	

*Fusionné présentement avec le réseau du Canadian Northern.

Milles possédés dans l'ILE DU PRINCE-EDOUARD, le 30 juin.

Chemin de fer de l'Etat—Ile du Prince-Edouard	275·20	279·23	....	4·03

Milles possédés dans le NOUVEAU-BRUNSWICK, le 30 juin.

Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	481·58	485·51	....	3·93
Canadien du Pacifique	531·80	520·00	11·80	
Caraquet et	68·00	68·00		
Gulf Shore	16·78	16·78		
Elgin & Havelock	27·00	28·00	....	1·00
Fredericton et Grand Lac	35·00	35·00		
International du New-Brunswick	111·30	112·00	....	·70
Kent-Northern	27·00	27·00		
Maine Central (Princeton Branch)	5·10	5·10		
Moncton & Bouctouche	32·00	32·00		
National Transcontinental	256·29	258·00	....	1·71
New Brunswick Coal & Railway Co	58·00	58·00		
New Brunswick et Ile du Prince-Edouard	35·79	36·00	....	·21
North Shore	8·63	8·63		
Northern New Brunswick & Seaboard	19·80	19·80		
St-Jean et Québec	118·82	....	118·82	
Salisbury & Albert	45·00	45·00		
St-Martin	30·00	30·00		
Témiscouata	44·00	44·00		
York & Carleton	10·50	10·50		
Total	1,962·39	1,839·32	130·62	7·55

TABLEAU 3—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique exploités dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1915—*Suite.*

Milles possédés dans QUÉBEC, le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1915.	1914.[1]	Augmentation.	Diminution.
Atlantic, Quebec & Western	102·42	104·50	....	2·08
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	464·01	465·79	....	1·78
Canadien du Pacifique	1,063·30	1,063·60	....	·30
Canadian Northern, réseau du	638·48	657·42	....	18·94
*Canadian Northern Québec	....	....	....	....
Canada & Gulf Terminal	35·80	35·80		
Carillon & Grenville (non exploité)	....	13·00	....	13·00
Grand-Tronc	503·28	437·92	65·36	
" (Canada Atlantic) voir Grand-Tronc	....	66·38	....	66·38
Hereford	52·18	52·18		
Lotbinière et Mégantic	30·00	30·00		
Massawippi Valley	35·46	35·46		
Montreal & Atlantic	163·40	163·40		
Montreal & Province Line	58·60	58·60		
Montreal & Vermont Junction	23·60	23·60		
Napierville, Jonction de	27·06	27·06		
National Transcontinental	699·41	28·30	671·11	
Phillipsburg Railway & Quarry Co	6·00	6·00		
Québec Central	253·00	253·00		
Québec Oriental	100·00	100·00		
*Québec et Lac St-Jean	....	....	....	....
Quebec Railway, Light & Power Co	30·82	30·82		
Quebec, Montreal & Southern	192·18	192·18		
Roberval et Saguenay	36·80	36·80		
Rutland & Noyan	3·39	3·39		
Stanstead, Shefford & Chambly	43·00	43·00		
St. Lawrence & Adirondack	46·12	46·12		
Témiscouata	69·00	69·00		
Total	4,677·31	4,043·32	736·47	102·48

*Fusionné présentement avec le réseau du Canadian Northern.

Milles possédés dans ONTARIO, le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1915.	1914.	Augmentation.	Diminution.
Algoma Central & Hudson Bay	347·81	242·07	105·74	
Algoma Eastern	88·94	32·08	56·86	
*Baie de Quinté	....	....	....	....
*Brockville, Westport & North Western	....	....	....	....
Canada Southern	380·04	380·04		
Canadian Northern, réseau du	1,493·32	1,345·72	147·60	
*Canadian Northern Ontario	....	....	....	....
Canadien du Pacifique	3,290·90	3,085·30	205·60	
*Central Ontario and	....	....	....	....
Marmora Railway & Mining Co	....	....	....	....
Détroit, rivière de Tunnel	1·45	1·45		
Essex Terminal	10·00	10·00		
Grand-Tronc	3,048·36	2,668·21	380·15	
" (Canada Atlantic) maintenant Grand-Tronc	....	389·88	....	389·88
Grand-Tronc-Pacifique	365·80	373·20	....	7·40
*Irondale, Bancroft & Ottawa	....	....	....	....
Lake Erie & Detroit River (Père-Marquette)	198·81	198·81		
London & Port Stanley	23·66	23·66		
Maganetawan, Rivière	1·91	1·91		
National Transcontinental	943·80	....	943·80	
Nosbonsing & Nipissing	5·50	5·50		
Ottawa et New-York	56·90	56·90		
Pontiac & Renfrew (non exploité)	....	4·25	....	4·25
Schomberg & Aurora	14·40	14·40		
St-Clair, Tunnel	1·10	1·13	....	·03
Temiskaming & Northern Ontario	328·49	334·03	....	5·54
Milles-Iles	6·33	6·33		
Toronto, Hamilton & Buffalo	95·03	80·15	14·88	
Total	10,702·55	9,255·02	1,854·63	407·10

*Fusionné présentement avec le réseau du Canadian Northern.

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique exploités dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1915—*Suite.*

Milles possédés dans le MANITOBA, le 20 juin.

Nom du chemin de fer.	1915.	1914.	Augmentation	Diminution.
Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	69·45	69·45		
Canadian-Northern, réseau du	2,201·39	1,913·43	287·96	
Canadien du Pacifique	1,728·10	1,692·60	35·50	
Grand-Tronc-Pacifique	306·50	301·80	4·70	
Manitoba Great Northern	91·77	91·77		
Midland of Manitoba	6·40	6·40		
National Transcontinental	94·00	....	94·00	
Total	4,497·61	4,075·45	422·16	

Milles possédés dans la SASKATCHEWAN, le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1915.	1914.	Augmentation	Diminution.
Canadian Northern, réseau du	2,151·44	2,095·96	55·48	
Canadien du Pacifique	2,760·70	2,578·40	182·30	
Grand-Tronc-Pacifique	415·00	414·80	·20	
Total	5,327·14	5,089·16	237·98	

Milles possédés dans l'ALBERTA, le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1915.	1914.	Augmentation	Diminution.
Canadian Northern, réseau du	896·04	712·10	183·94	
Canadien du Pacique	1,841·00	1,524·60	316·40	
Grand-Tronc-Pacifique	436·67	307·70	128·97	
Total	3,173·71	2,544·40	629·31	

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du nombre de milles de chemins de fer à voie unique exploités dans les provinces, pour l'exercice terminé le 30 juin 1915—*Fin.*

Milles possédés dans la COLOMBIE-BRITANNIQUE, le 30 juin.

Nom du chemin de fer.	1915.	1914.	Augmentation.	Diminution.
Bedlington & Nelson	12·04	12·04		
British Yukon	31·22	31·22		
Canadien du Pacifique	1,431·00	1,309·10	121·90	
Crows Nest Southern	74·18	74·18		
Eastern, B. C	14·00	14·00		
Esquimalt et Nanaïmo	199·00	152·00	47·00	
Grand-Tronc-Pacifique	704·94	....	704·94	
Kettle Valley	255·75	22·20	233·55	
Morrissey, Fernie & Michel	10·85	10·85		
Nelson & Fort Sheppard	55·42	55·42		
New Westminster Southern	23·73	23·73		
Red Mountain	9·59	9·59		
Vancouver, Victoria & Eastern	261·67	236·31	25·36	
Victoria & Sydney	15·97	15·97		
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	·99	·99		
Wellington Colliery Co	....	10·75	....	10·75
Total	3,100·35	1,978·35	1,132·75	10·75

Milles possédés dans le TERRITOIRE DU YUKON, le 30 juin.

British Yukon	69·90	69·90		
Klondyke Mines (non exploités)	31·81	31·81		
Total	101·71	101·71		

Milles possédés dans les ETATS-UNIS, le 30 juin.

Canadian Northern, réseau du	221·14	46·76	174·38	
Canadien du Pacifique	176·70	176·70		
Total	397·84	223·46	174·38	

NOTE.—Le parcours ci-dessus s'applique à des voies ferrées canadiennes qui, en allant d'un point à un autre en Canada, traversent le territoire des Etats-Unis. Depuis que ces lignes sont exploitées entièrement pour les fins du trafic canadien, ou pratiquement, le parcours, pour les statistiques, est compté comme canadien.

TABLEAU 4—Chiffre du capital des chemins de fer

Numéros.	1	2	3	4	5	6
		Actions.				Dette
	Nom du chemin de fer.	Montant impayé.	Montant par mille de la ligne.	Proportion avec le capital total du ch. de fer. 100 x Col. 2. / Col. 12.	Montant impayé. — Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de ligne.
		$	$	p.c.	$	$
1	*Algoma Central & Hudson Bay	10,000,000	29,085	46·11	11,671,000	33,945
2	Algoma Eastern	3,000,000	34,317	53·20	2,640,000	30,199
3	Atlantic, Quebec & Western	2,000,000	19,139	43·90	2,548,675	24,389
4	Bedlington & Nelson	1,000,000	83,056	100·00		
5	Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	2,150,000	30,958	100·00		
6	British Yukon	2,934,119	29,016	58·92	2,044,760	20,221
7	Canada & Gulf Terminal	600,000	16,760	45·00	740,000	20,670
8	Canada Southern	15,000,000	39,470	39·86	22,630,000	59,546
	Chemins de fer de l'Etat—					
9	Intercolonial					
10	Ile du Prince-Edouard					
11	Canadian Northern, réseau du	100,000,000	13,760	24·04	315,921,374	43.473
12	Canadien du Pacifique	†516,966,803	46,151	96·42	19,179,180	1,712
13	Atlantic & North West				6,453,200	32,089
14	Calgary & Edmonton				5,458,894	9,945
15	Lindsay, Bobcaygeon & Pontypool				500,000	12,920
16	Manitoba South Western Colonization				2.544,000	11,810
17	Guelph-Jonction de	170,000	11,200	100·00		
18	New-Brunswick				7,821,127	38,189
19	New-Brunswick & Canada				170,000	1,411
20	Fredericton				100,000	4,525
21	St-Jean et Maine				216,664	2,312
22	New Brunswick Southern				500,000	6,173
23	Ontario & Québec	21,502,591	45,288	100·00		
24	St-Laurent et Ottawa				973,333	16,695
25	St-Stephen & Milltown	50,000	10,869	100·00		
26	Shuswap & Okanagan				108,527	2,128
27	Joliette & Brandon				125,000	11,363
28	Toronto, Grey & Bruce				3,500,000	18,431
29	Cap-Breton	1,000,000	32,258	100·00		
30	Caraquet	1,250,000	18,382	74·00	540,832	6,371
31	Crow's Nest Southern	4,210,000	56,754	100·00		
32	Cumberland Ry. & Coal Co.	‡				
33	Détroit, rivière de, Tunnel	3,000,000		14·28	18,000,000	
34	Dominion Atlantic	2,433,333	9,804	28·34	5,998,166	24,786
35	Eastern, B.C.	420,000	30,000	100·00		
36	Elgin & Havelock	44,900	1,551	45·56	50,000	1,852
37	Essex Terminal	300,000	30,000	45·46	360,000	36,000
38	Esquimalt & Nanaimo	2,500,000	12,562	34·09	4,832,000	24,278
39	Fredericton & Grand-Lac	140,000	4,000	23·53	465,000	13,286
40	Grand-Tronc	241,237,589	72,509	55·18	195,915,974	58,886
41	Buffalo & Lake Huron	2,605,632	14,967	39·48	4,279,456	22,942
42	Central Counties	500,000	12,990	56·81	380,000	9,873
43	Pembroke Southern	178,000	8,334	54·27	150,000	7,022
44	Grand-Tronc-Pacifique	24,942,000	12,706	12·90	168,404,510	85,789
45	Hereford	800,000	15,137	50·00	800,000	15,137
46	International Bridge Co	1,500,000		75·00	512,260	
47	International de New-Brunswick					
48	Kent Northern	75,000	2,778	69·50	32,000	1,185
49	Kettle Valley	375,000	16,892	100·00		
50	Klondyke Mines	1,375,000	44,355	56·00	1,091,250	34,305
51	Lake Erie & Detroit River	1,400,000	7,042	31·81	3,000,000	15,090

*Entre les mains des receveurs.
†Ceci comprend $176,284,882 des débentures consolidées du C.P.
‡Capital général de la Dominion Coal Co.
§Fusionné présentement avec le réseau du chemin de fer Intercolonial.

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1915.

7	8	9	10	11	12	13	
Consolidée.	Désignation de la dette garantie par les obligations.				Sommaire.		
Proportion au total du capital du ch. de fer. 100 x Col. 5. / Col. 12.	Bons.	Obligations diverses.	Obligations portant intérêt	Obligations de Cies de trust p. matériel roulant.	Total du capital du ch. de fer. Cols. 2+5.	Montant par mille de la ligne. Cols. 3+6.	Numéros.
p.c.	$	$	$	$	$	$	
53·89	11,080,000	...	...	591,000	21,671,000	63,030	1
46·80	2,500,000	...	...	140,000	5,640,000	64,516	2
56·10	2,548,675	...	...	...	4,548,675	43,528	3
...	...	...	...	...	1,000,000	83,056	4
...	...	...	...	...	2,150,000	30,958	5
41·08	2,044,760	...	...	...	4,978,879	49,237	6
55·00	740,000	...	...	...	1,340,000	37,430	7
...	...	...	...	...	...	...	8
60·14	22,630,000	...		...	37,630,000	99,016	9
...	...	...	...	...	...	...	10
75·96	270,430,874	...	25,000,000	20,490,500	415,921,374	57,233	11
3·58	6,399,180	...	...	12,780,000	536,145,983	47,863	12
100·00	6,453,200	...	...	...	6,453,200	32,089	13
100·00	5,458,894	...	...	...	5,458,894	9,945	14
100·00	500,000	...	...	...	500,000	12,920	15
100·00	2,544,000	...	...	...	2,544,000	11,810	16
...	...	...	...	...	170,000	11,200	17
100·00	7,821,127	...	...	...	7,821,127	38,189	18
100·00	170,000	...	...	...	170,000	1,411	19
100·00	100,000	...	...	...	100,000	4,525	20
100·00	216,664	...	...	...	216,664	2,312	21
100·00	500,000	...	...	...	500,000	6,173	22
...	...	...	...	...	21,502,591	45,288	23
100·00	973,333	...	...	...	973,333	16,695	24
...	...	...	...	...	50,000	10,869	25
100·00	108,527	...	...	...	108,527	2,128	26
100·00	125,000	...	...	...	125,000	11,363	27
100·00	3,500,000	...	...	...	3,500,000	18,431	28
...	...	...	...	...	1,000,000	32,258	29
26·00	500,000	40,832	...	...	1,790,832	24,753	30
...	...	...	...	...	4,210,000	56,754	31
...	...	...	...	...	‡	...	32
85·72	18,000,000	...	...	...	21,000,000	...	33
71·66	5,998,166	...	...	...	8,431,499	34,590	34
...	...	...	...	...	420,000	30,000	35
54·44	50,000	...	...	...	94,900	3,403	36
54·54	360,000	...	...	...	660,000	66,000	37
65·91	4,832,000	...	...	...	7,332,000	36,840	38
76·47	465,000	...	...	...	605,000	17,286	39
44·82	188,726,974	...	...	7,189,000	437,153,563	131,395	40
60·52	4,279,456	...	...	...	6,885,088	37,909	41
43·19	380,000	...	...	...	880,000	22,863	42
45·73	150,000	...	...	...	328,000	15,356	43
87·10	168,404,510	...	...	...	193,346,510	98,495	44
50·00	800,000	...	...	...	1,600,000	30,274	45
25·00	512,260	...	...	...	2,012,260	...	46
...	...	...	...	...	...	...	47
30·50	32,000	...	...	...	107,000	3,963	48
...	...	...	...	...	375,000	16,892	49
44·00	935,040	156,210	...	...	2,466,250	78,660	50
68·19	3,000,000	...	...	...	4,400,000	22,132	51

TABLEAU 4.—Chiffre du capital des chemins de fer

Numéros.	1	2	3	4	5	6
	Nom du chemin de fer.	Actions.			Dette	
		Montant impayé.	Montant par mille de la ligne.	Proportion avec le capital total du ch.de fer. 100 x Col. 2. — Col. 12.	Montant impayé. — Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de la ligne.
		$	$	p.c.	$	$
52	London & Port Stanley	537,159	22,283	28·40	1,332,854	56,409
53	Lotbinière et Mégantic	50,000	1,666	100·00	...	...
54	Maine Central (Princeton)	86,950	17,049	50·00	86,950	17,049
55	Manitoba Great Northern	2,066,000	22,513	100·00	...	...
56	Massawippi Valley	800,000	22,560	100·00	...	...
57	Midland of Manitoba	4,300,000	671,875	100·00	...	...
58	Montréal et Atlantique	3,200,000	31,098	71·34	1,065,000	10,350
59	Lac Champlain et St-Laurent Jonction	600,000	9,917	61·35	378,000	6,248
60	Montreal & Province Line	1,000,000	17,064	83·33	200,000	4,926
61	Montreal & Vermont Junction	1,000,000	42,373	100·00	...	...
62	Moncton & Bouctouche	250,000	7,812	80·65	60,000	1,875
63	Morrissey, Fernie & Michel	1,263,000	217,010	100·00	...	...
64	Maritime Coal, Ry. & Power Co	2,022,000	134,800	56·00	1,616,500	107,766
65	Napierville-Jonction	600,000	22,173	100·00	...	...
66	Nelson et Fort-Sheppard	2,846,800	51,368	100·00	...	...
67	New Brunswick Coal & Ry. Co					
68	New Brunswick and P.E. Island *	...	...	...	...	...
69	New Westminster Southern	600,000	25,284	100·00	...	...
70	North Shore (N.B.)	98,000	11,355	73·68	35,000	4,056
71	Northern New Brunswick and Seaboard	298,500	15,075	51·00	297,000	15,000
72	Ottawa et New-York	1,000,000	17,575	38·46	1,600,000	28,119
73	Père-Marquette (Canada)	...	...	...	5,870,000	29,500
74	Phillipsburg Ry. & Quarry Co	124,500	20,750	75·70	40,000	6,666
75	Québec Central	3,381,603	15,233	35·17	6,233,406	28,079
76	Québec Oriental	119,500	1,195	5·68	1,983,061	19,831
77	Quebec, Montreal & Southern	1,000,000	5,208	14·27	6,000,000	31,248
78	Red Mountain	412,600	43,024	100·00	...	...
79	Roberval et Saguenay	2,000,000	54,347	61·13	1,272,000	34,565
80	Rutland & Noyan	100,000	29,499	50·00	100,000	29,499
81	Salisbury & Albert	150,000	3,333	100·00	...	...
82	Schomberg & Aurora	250,000	17,361	45·45	300,000	20,020
83	Stanstead, Shefford et Chambly	608,750	14,157	79·60	155,865	3,624
84	St-Clair, Tunnel	700,000	...	21·90	2,500,000	...
85	St-Laurent et Adirondack	1,230,655	37,497	57·37	914,418	27,862
86	St-Martin	99,000	3,300	52·38	90,000	3,000
87	Sydney & Louisburg (Dominion Coal Co.)	‡	...	...	...	...
88	St. John & Quebec (Intercolonial Ry)	...	...	...	...	...
89	Temiskaming & Northern Ontario	§	...	...	...	...
90	Témiscouata	1,000,000	8,849	24·41	3,099,669	27,401
91	Toronto, Hamilton & Buffalo	3,512,500	36,388	35·15	5,480,000	67,116
92	Vancouver, Victoria & Eastern	20,850,000	79,681	100·00	...	...
93	Victoria & Sidney	103,000	6,449	27·00	300,000	18,785
94	Victoria Terminal & Ferry Co	500	505	100·00	...	...
95	York & Carleton	105,000	10,000	100·00	...	...
	Total final	1,024,085,938	...	...	851,724,905	...

*Fusionné présentement avec le réseau du ch. de fer Intercolonial.
‡Capital général de la Dominion Coal Co.
§Chemin de fer du gouvernement d'Ontario

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1915—*Fin.*

7	8	9	10	11	12	13	
Consolidée.	Désignation de la dette garantie par les obligations.				Sommaire.		
Proportion au total du capital du chem. de fer. 100 x Col. 5. / Col. 12.	Bons.	Obligations diverses.	Obligations portant intérêt	Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant.	Total du capital du ch. de fer. Cols. 2+5.	Montant par mille de la ligne. Cols. 3+6.	
p.c.	$	$	$	$	$	$	
71·60	...	1,332,854	...	...	1,870,012	78,791	52
...	...	...	...	...	50,000	1,666	53
50·00	86,950	...	...	...	173,900	34,098	54
...	...	...	...	...	2,066,000	22,513	55
...	...	...	...	...	800,000	22,560	56
...	...	...	...	...	4,300,000	671,875	57
28·66	1,065,000	...	...	...	4,265,000	41,448	58
38·65	378,000	...	...	...	978,000	16,165	59
16·67	200,000	...	...	...	1,200,000	21,990	60
...	...	...	...	...	1,000,000	42,373	61
19·35	60,000	...	...	...	310,000	9,687	62
...	...	...	...	...	1,263,000	217,010	63
44·00	1,616,500	...	...	...	3,638,500	242,566	64
...	...	...	...	...	600,000	22,173	65
...	...	...	...	...	2,846,800	51,368	66
...	...	...	...	...	...	...	67
...	...	...	...	...	...	...	68
...	...	...	...	...	600,000	25,284	69
26·32	35,000	...	...	...	133,000	15,411	70
49·00	297,000	...	...	...	595,500	30,075	71
61·54	1,325,000	...	275,000	...	2,600,000	45,694	72
100·00	5,870,000	...	...	...	5,870,000	29,500	73
24·30	40,000	...	...	...	164,500	27,416	74
64·83	6,233,406	...	...	...	9,615,009	43,312	75
94·32	1,948,000	35,061	...	...	2,102,561	21,026	76
85·73	...	6,000,000	...	...	7,000,000	36,456	77
...	...	...	...	...	412,600	43,024	78
38·87	1,260,000	12,000	...	...	3,272,000	88,912	79
50·00	100,000	...	...	...	200,000	58,998	80
...	...	...	...	...	150,000	3,333	81
54·55	300,000	...	...	...	550,000	37,361	82
20·40	155,865	...	...	...	764,615	17,781	83
78·10	2,500,000	...	...	...	3,200,000	...	84
42·63	914,418	...	...	...	2,145,073	65,359	85
47·62	90,000	...	...	...	189,000	6,300	86
...	...	...	...	...		...	87
...	...	...	...	...	...	...	88
...	...	...	...	...	...	...	89
75·59	3,099,669	...	...	...	4,099,669	36,250	90
64·85	4,280,000	...	...	1,200,000	8,992,500	103,504	91
...	...	...	...	...	20,850,000	79,681	92
73·00	300,000	...	...	...	403,000	25,234	93
...	...	...	...	...	500	505	94
...	...	...	...	...	105,000	10,000	95
...	776,482,448	7,576,957	25,275,000	42,390,500	1,875,810,888	...	

TABLEAU 4—Chiffre du capital des chemins de fer

	1	2	3	4	5	6
	Nom du chemin de fer.	Actions.			Dette.	
		Montant im-payé.	Montant par mille de la ligne.	Proportion avec le total du capital du ch. de fer. 100 x Col. 2. / Col. 12.	Montant im-payé. Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de la ligne.
		$	$	p.c.	$	$
1	Alberta & Great Waterways.........	50,000	....	·67	7,400,000	....
2	Calgary & Fernie.....................	25,000	....	....	....	....
3	Central Canada.....................	62,500		3·00	2,000,000	....
4	Edmonton, Dunvègan & C.-B.......	250,000	....	3·45	7,000,000	....
5	Erie, London & Tillsonburgh.........	500,000	....	100·00	....	....
6	Grand-Tronc-Pacifique, embranch,	1,000,000	....	6·90	13,469,004	....
7	" " Saskatchewan					
8	High-River & Baie-Hudson.........	25,000	....	100·00	....	....
9	Lac Erié & Nord.....................	1,500,000	....	48·40	1,600,000	....
10	Lac Huron & Nord Ontario..........	595,000	....	50·00	595,000	....
11	Pacific-Great-Eastern..............	25,000,000	....	55·00	20,160,000	....
12	Pacific, Northtern & Omenica......	250,000	....	100·00	....	....
	Totaux..........................	29,257,500	....	....	52,224,004	....

à la fin de l'exercice terminé le 30 juin 1915.

7	8	9	10	11	12	13	
Consolidée.	Désignation de la dette garantie par des obligations.				Sommaire.		
Proportion au total du capital du ch. de fer. 100 x Col. 5. / Col. 12.	Bons.	Obligations diverses.	Obligations portant intérêt	Obligations de compagnies de trust pour matériel roulant.	Total du capital du ch. de fer. Cols. 2+5.	Montant par mille de la ligne. Cols. 3+6.	
p.c.	$	$	$	$	$	$	
99·33	7,400,000	....	....	....	7,450,000	....	1
....	....	....	....	....	25,000	....	2
97·00	2,000,000	....	....	....	2,062,500	....	3
96·55	7,000,000	....	....	....	7,250,000	....	4
....	....	....	....	....	500,000	....	5
93·10	13,469,004	....	....	....	14,469,004	....	6
....	....	....	....	....	....	....	7
....	....	....	....	....	25,000	....	8
51·60	1,600,000	....	....	....	3,100,000	....	9
50·00	595,000	....	....	....	1,190,000	....	10
45·00	20,160,000	....	....	....	45,160,000	....	11
....	....	....	....	....	250,000	....	12
....	52,224,000	....	....	....	81,481,504	....	

TABEAU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.			Par les	
		Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Nom de la province.	Subsides accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
1	Albert Southern, abandonné	50,460 00	50,460 00	....	N.-Brunswick..	48,680 00
2	Harvey, embr.	5,553 57	5,553 57	....	"	9,000 00
3	*Alberta-Central (C.P.)....	329,480 00	329,480 00	....	....	....
4	Algoma-Central et Baie d'Hudson	2,048,704 00	2,048,704 00	....	Ontario.........	199,620 00
5	Algoma-Eastern............	547,648 00	547,648 00	....	"	265,000 00
6	Atlantique, Québec et ouest	902,800 00	902,800 00	....	....	....
7	Bedlington et Nelson (rien)	....	....	....	....	....
8	Brandon, Sask. et Baie d'Hudson..........(rien)	....	....	....	....	....
9	British-Yukon........(rien)	....	....	....	....	....
10	Bruce-Mines et Algoma, maintenant lac Huron et N. Ontario..............	53,920 00	53,920 00	....	Ontario.........	50,918 00
11	Canada et Gulf-Terminal.	210,053 59	210,053 59	....	Québec.........	....
12	Canada-Southern, compren.					
13	Sarnia, Chatham et Erié	....	....	....	Ontario.........	....
14	Leamington et St-Clair..	51,200 00	51,200 00	....	"	147,859 00
15	Ch. de fer du gouv. canad.—					
16	Intercolonial, comprenant,					
17	Canada-Eastern..........	374,839 84	374,839 84	....	....	....
18	Drummond-County......	423,936 00	423,936 00	....	Québec.........	....
19	Fredericton et St-Mary's-Bridge.........	30,000 00	30,000 00	....	....	....
20	Ch. de fer Nova-Scotia-Steel et Coal Co.'s.....	40,000 00	39,840 00	....	Nouvelle-Ecosse	40,000 00
21	Ile du Prince-Edouard...	....	....	....	....	....
22	Canadian-Northern: comprenant..............	374,606 00	374,606 00	....	....	....
23	Baie de Quinté..........	350,455 25	350,455 25	....	Ontario.........	84,000 00
24	Brockville, Westport et Northwestern..........	140,800 00	140,800 00	....	"	....
25	Central-Ontario et........	205,862 79	205,862 79	....	"	278,000 00
26	Ch. de fer Marmora et Mining Co..............	30,720 00	30,720 00	....	"	19,149 39
27	Edmonton, Yukon et Pacifique..............	160,000 00	91,200 00	....	....	....
28	Ch. de fer Inverness et Coal Co...............	627,000 00	368,545 97	....	Nouvelle-Ecosse	272,000 00
29	Irondale, Bancroft et Ottawa................	144,000 00	144,000 00	....	Ontario.........	315,000 00
30	Manitoba..............	....	....	....	Manitoba.......	641,575 25
31	Ontario et riv. La Pluie..	1,534,526 00	1,534,526 00	....	Ontario.........	1,072,800 00
32	Port-Arthur, Duluth et Western...............	271,200 00	271,200 00	....	"	255,571 00
33	Halifax et South-Western	819,874 93	819,874 93	....	Nouvelle-Ecosse	....
34	Central de la N.-E., et N.-E. sud............	653,776 00	653,776 00	....	"	....
35	Halifax et Yarmouth.....	160,000 00	160,000 00	....	"	156,499 33
36	Liverpool et Milton.......	32,000 00	32,000 00	....	....	....
37	Middleton et plage Victoria..............	125,760 00	125,760 00	....	....	....
38	Québec et Lac St-Jean...	1,454,695 00	1,261,463 50	....	Québec.........	2,533,000 00
39	Can. Northern-Ontario.....	14,775,872 00	13,734,076 39	....	Ontario.........	....
40	Can. Northern-Quebec.....	2,020,616 89	2,020,616 89	....	Québec.........	1,194,129 46
41	*Can. Northern-Alberta....	3,094,104 00	3,094,104 00	....	....	....
42	*Can. Northern-Pacific....	5,403,736 80	5,403,736 80	....	....	....
43	*Central du Canada........	30,145 02	30,145 02	....	....	....

*En voie de construction.
†Protégés par les obligations garanties de la compagnie.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1915.

gouvernements.			Par les municipalités.				
Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Bonis accordés.	Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
48,680 00							1
9,000 00							2
							3
199,620 00							4
265,000 00							5
							6
							7
							8
							9
50,918 00			500 00	500 00			10
			20,600 00	20,600 00			11
							12
			322,500 00	322,500 00			13
147,859 00							14
							15
							16
							17
			15,000 00	15,000 00			18
							19
40,000 00			4,000 00	4,000 00			20
							21
							22
84,000 00			197,990 43	197,990 43			23
			116,000 00	116,000 00			24
278,000 00			93,500 00	93,500 00			25
19,149 39							26
							27
233,000 00			100,000 00	50,000 00			28
135,000 00							29
641,575 25							30
1,072,800 00			50,000 00	50,000 00			31
255,571 00			40,000 00	40,000 00			32
	†1,447,000 00						33
			88,874 17	88,874 17			34
156,499 33			15,338 93	15,338 93			35
							36
							37
2,368,816 88			12,000 00	12,000 00		450,000 00	38
			20,000 00	20,000 00			39
1,194,129 46			82,000 00	82,000 00		200,000 00	40
							41
							42
							43

TABLEAU 5.—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.			Par les	
		Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Nom de la province.	Subsides accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
44	Canadien du Pacifique:— Possédée—	30,289,342 70 10,189,521 00	30,289,342 70 10,189,521 00	 *	Manitoba Colombie-Britannique	375,377 50 37,500 00
45	Canada-Central	1,525,250 00	1,525,250 00		Ontario	1,479,000 00
46	Lac Témiskaming Colonisation	310,335 95	310,335 95		Québec	350,076 82
47	Montréal et Western	361,270 00	361,270 00		"	472,500 00
48	North-Shore	1,500 000 00	1,500,000,00			
49	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental				"	727,000 00
	Louée—					
50	Ch. de fer Alberta et Irrigation Co	148,094 00	148,094 00			
51	Esquimalt et Nanaïmo	1,520,560 00	1,520,560 00			
52	Kingston et Pembroke	48,000 00	48,000 00		Ontario	456,493 00
53	Vallée St-Maurice	173,120 00	173,120 00			
54	Atlantic et North West	3,888,800 00	3,888,800 00		Québec	711,122 00
55	Cap-de-la-Madeleine	7,424 00	7,424 00			
56	Columbia et Kootenay	88,800 00	88,800 00			
57	Vallée-Crédit				Ontario	531,000 00
58	Fredericton				N.-Brunswick	230,000 00
59	Guelph, Jonction	51,200 00	46,000 00		Ontario	
60	Guelph et Goderich				"	
61	Lindsay, Bobcaygeon et Pontypool	185,173 06	185,173 06		"	52,500 00
62	Manitoba et Northwestern				Manitoba	
63	Manitoba South-West Colonisation				"	
64	Montréal et Lac Maskinongé	41,280 00	41,280 00		Québec	87,750 00
65	Montréal et Ottawa	192,000 00	192,000 00		Ontario Québec	100,000 00 182,210 00
66	Nakusp et Slocan	121,600 00	117,760 00		Colombie-Britannique	
67	Nouveau-Brunswick				N.-Brunswick	76,000 00
68	Nouveau-Brunswick et Canada				"	575,000 00
69	N.-Brunswick Southern				"	413,000 00
70	Nicola, Kamloops et Similkameen	300,800 00	300,800 00			
71	Northern Colonisation	355,200 00	355,200 00		Québec	96,000 00
72	Ontario et Québec	196,000 00	196,000 00		Ontario	
73	Ottawa, Northern et Western	950,000 00	821,009 20		Ontario Québec	50,000 00 1,316,389 15
74	Orford Mountain	202,926 50	202,926 50		Québec	138,884 92
75	Saskatchewan et Western				Manitoba	
76	Shuswap et Okanagan	163,200 00	163,200 00			
77	Pont St-Jean et ch. de fer de prolongement			433,900 00	N.-Brunswick	5,181 81
78	St-Jean et Maine				"	880,000 00
79	St-Laurent et Ottawa				Ontario	
80	St-Mary's et Western Ontario	67,709 00	67,709 00		"	
81	St-Stephen et Milltown	14,848 00	14,848 00		N.-Brunswick	13,920 00
82	Tillsonburg, Lac Erié et Pacifique	158,871 48	150,071 48		Ontario	38,564 00
83	Vallée Tobique	134,016 00	134,016 00		N.-Brunswick	70,000 00
84	Toronto, Grey et Bruce	14,656 00	14,656 00		Ontario	375,282 00

*Montant payé pour terres remises par les compagnies.

par le gouvernement et les municipalités jusqu'au 30 juin 1915—*Suite.*

gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.				Numéro.
Subsides payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Actions souscrites.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c	
372,157 50 37,500 00	....	....	572,500 00	464,761 29	....	....	44
1,479,000 00	....	....	....	....	....	42,500 00	45
350,076 82	....	....	....	....	....	....	46
472,500 00	....	....	....	....	....	....	47
....	....	....	....	....	....	....	48
727,000 00	1,176,956 00	....	25,000 00	25,000 00	771,644 62	....	49
....	....	....	....	....	....	....	50
....	....	....	....	....	....	....	51
456,493 00	....	....	509,320 00	509,320 00	....	....	52
....	....	....	....	....	....	....	53
699,192 08	....	....	....	....	....	325,000 00	54
....	....	....	....	....	....	....	55
....	....	....	....	....	....	....	56
531,000 00	....	....	1,085,000 00	1,085,000 00	....	....	57
230,000 00	....	....	80,000 00	80,000 00	....	....	58
....	....	....	....	....	....	193,000 00	59
....	....	....	31,000 00	31,000 00	....	....	60
52,500 00	....	....	73,000 00	73,000 00	....	....	61
....	....	....	215,600 00	215,600 00	....	....	62
....	900,000 00	....	....	....	....	....	63
87,750 00	....	....	....	....	....	....	64
100,000 00 182,210 00	....	....	.... 5,300 00	.... 5,300 00	....	....	65
....	647,074 00	....	....	....	....	....	66
76,000 00	....	....	23,000 00	23,000 00	....	....	67
575,000 00	....	....	47,500 00	47,500 00	....	....	68
413,000 00	....	....	3,000 00	3,000 00	....	....	69
....	....	....	....	....	....	....	70
96,000 00	....	....	....	....	....	....	71
....	....	....	52,500 00	52,500 00	....	....	72
50,000 00 1,192,672 58	....	....	150,000 00 101,000 00	150,000 00 100,000 00	....	....	73
138,884 92	....	....	3,000 00	3,000 00	....	....	74
....	....	....	10,000 00	10,000 00	....	....	75
....	....	....	....	....	....	....	76
5,181 81	....	....	....	....	....	....	77
880,000 00	....	300,000 00	....	....	....	60,000 00	78
....	....	....	....	....	300,000 00	90,000 00	79
....	....	....	80,000 00	77,996 39	....	....	80
13,920 00	....	....	....	....	....	....	81
38,564 00	....	....	75,000 00	75,000 00	....	....	82
70,000 00	....	....	....	....	....	....	83
375,282 00	....	....	988,000 00	969,561 44	....	....	84

TABLEAU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.			Par les	
		Subsides.	Subsides payés.	Prêts.	Nom de la province.	Subsides accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
	Canad. du Pacifique—*Suite.*					
85	Vancouver et île Lulu	61,670 00	61,670 00	....	....	....
86	West Ontario Pacific	60,000 00	60,000 00	....	Ontario	....
87	Cap-Breton	196,800 00	196,800 00	....	Nouv.-Ecosse	99,200 00
88	Caraquet et	224,000 00	224,000 00	....	N.-Brunswick	180,000 00
89	Gulf Shore	53,699 20	53,699 20	....	"	41,950 00
90	Colchester Coal et ch. fer Co	12,800 00	12,800 00	....	....	....
91	Ch. de fer Cumberland Coal Co	44,800 00	39,850 00	....	Nouv.-Ecosse	184,450 00
92	Dominion Atlantic, comprenant	....	....	....	....	....
93	Windsor et Annapolis	1,193,369 00	1,193,369 00	....	....	....
94	Cornwallis Valley	44,800 00	44,800 00	....	Nouv.-Ecosse	44,800 00
95	Western Counties	500,000 00	500,000 00	....	"	679,197 45
96	Midland of N.-E.	399,060 40	399,060 40	....	"	185,600 00
97	Eastern Colombie-Brit. (rien)	....	....	....	....	....
98	Elgin et Havelock	†82,652 82	†82,652 82	....	N.-Brunswick	107,500 00
99	Essex Terminal (rien)	....	....	....	....	....
100	Fredericton and Grand Lake	216,576 00	216,576 00	....	....	....
101	Grand Trunk, comprenant	....	....	15,142,633 33	....	....
102	Beauharnois-Jonction	62,400 00	62,400 00	....	Québec	179,073 00
103	Brantford, Norfolk et Port Burwell	....	....	....	Ontario	68,000 00
104	Buffalo et Lac Huron	....	....	....	"	....
105	Cobourg, Blairton et Marmora	....	....	....	"	18,740 00
106	Grand-Tronc, Victoria Pont Jubilé	500,000 00	500,000 00	....	....	....
107	Grand-Tronc, baie Georgienne et Lac Erié	....	....	....	Ontario	336,000 00
108	Grand-Jonction, Belleville et N. Hastings	21,888 00	21,888 00	....	"	224,660 00
109	Embranc. d'Owen Sound.	39,744 00	39,744 00	....	"	....
110	Hamilton et North-Western	....	....	....	"	565,020 00
111	London, Huron et Bruce	....	....	....	"	178,630 00
112	Midland, Ontario	....	....	....	"	168,350 00
113	Montréal et Champlain, Jonction	103,600 00	103,600 00	....	Québec	150,000 00
114	Northern	....	....	....	Ontario	196,188 00
115	North-Simcoe	....	....	....	"	83,300 00
116	Northern-Pacific-Jonction	1,320,000 00	1,320,000 00	....	....	....
117	South-Norfolk	54,400 00	54,400 00	....	Ontario	....
118	Toronto et Nipissing	....	....	....	"	105,212 00
119	Lac Simcoe, Jonction	....	....	....	"	53,000 00
120	Victoria	....	....	....	"	312,000 00
121	Waterloo, Jonction	32,800 00	32,800 00	....	"	....
122	Wellington, Grey et Bruce	....	....	....	"	241,276 00
123	Whitby, Port Perry et Lindsay	....	....	....	Ontario	94,957 59
124	Canada-Atlantic	282,355 20	282,355 20	....	Ontario Québec	270,000 00 200,000 00
125	Ottawa, Arnprior et Parry-Sound	932,512 00	932,512 00	....	Ontario	577,326 06
126	Central-Counties	....	....	....	"	....
127	Pembroke-Southern	64,000 00	64,000 00	....	"	55,500 00
128	Grand-Tronc-Pacifique	‡4,994,416 66 1,269,299 20	‡4,994,416 66 1,269,299 20	10,000,000 00	"	376,320 00

†Y compris rails de fer ayant servi. ‡Payé en vertu de "Implement clause."

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1915—*Suite.*

gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.				
Subsides payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
							85
			25,000 00	25,000 00			86
99,200 00			10,000 00	10,000 00			87
180,000 00							88
41,950 00							89
							90
173,650 00							91
							92
							93
44,800 00			27,685 00	27,685 00			94
679,197 45			250,000 00	250,000 00			95
183,510 40			36,000 00	36,000 00			96
							97
107,500 00			13,000 00	13,000 00			98
							99
							100
							101
179,073 00							102
68,000 00							103
			966,000 00	966,000 00			104
18,740 00	26,000 00		113,000 00	113,000 00			105
							106
336,000 00			929,000 00	929,000 00			107
224,660 00			213,000 00	213,000 00		50,000 00	108
			85,500 00	85,500 00			109
565,020 00			599,805 00	599,805 00			110
178,630 00			311,500 00	311,500 00			111
168,350 00			144,870 85	144,870 85			112
150,000 00			21,774 00	21,774 00			113
196,188 00			241,980 00	241,980 00		390,000 00	114
83,300 00							115
							116
			65,000 00	65,000 00			117
105,212 00			376,702 59	376,702 59			118
53,000 00			100,000 00	100,000 00			119
312,000 00			186,000 00	186,000 00			120
			47,000 00	47,000 00			121
241,276 00			682,000 00	682,000 00			122
94,957 59			222,094 93	222,094 93			123
270,000 00			154,392 00	152,900 00	}	32,000 00	124
200,000 00					}		
577,326 06							125
			24,000 00	24,000 00			126
55,500 00			20,000 00	20,000 00			127
376,320 00			350,000 00	350,000 00			128

TABLEAU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.			Par les	
		Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Nom de la province.	Subsides accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
129	Hereford	170,560 00	170,560 00		Québec	103,000 00
130	International du N.-Brunswick	726,080 00	726,080 00		N.-Brunswick	275,000 00
131	Kent-Northern, et	58,334 27	†58,334 27		N.-Brunswick	135,000 00
132	St-Louis et Richibucto (abandonné)	22,400 00	22,400 00		"	21,000 00
133	Kettle-Valley	1,724,800 00	1,422,596 80		Colombie-Britannique	675,000 00
134	Klondike-Mines	197,184 00	197,184 00			
135	*Kootenay-Central	1,065,856 00	1,065,856 00			
136	L'Assomption (abandonné)	11,200 00	11,200 00			
137	*Lac Erié et Northern	135,129 60	135,129 60			
138	Lac Erié et Détorit, Rivière	571,851 00	571,851 00		Ontario	83,000 00
139	London et Port-Stanley				"	
140	Lotbinière et Mégantic	96,000 00	96,000 00		Québec	126,994 00
141	Maganetawan, Rivière	3,552 00	3,552 00		Ontario	10,000 00
142	Manitoba Great-Northern (rien)					
143	Maritime Coal, Ry. et Power Co	40,700 00	40,700 00		Nouv.-Ecosse	39,788 00
144	Massawippi, Vallée	5,376 00	5,376 00		Québec	5,000 00
145	Midland of Manitoba (rien)					
146	Minudie Coal et Ry. Co	18,544 00	18,544 00			
147	Montreal and Atlantic: et				Québec	444,000 00
148	Lac Champlain et Saint-Lawrence-Jct				"	250,280 00
149	Montreal et Province Line	58,560 00	58,560 00		"	231,122 00
150	Montréal et Vermont-Jonction (rien)					
151	Moncton et Bouctouche	102,400 00	101,600 00		N.-Brunswick	96,000 00
152	Morrissey, Fernie et Michel (rien)					
153	Napierville Junction	173,440 00	173,440 00		Québec	
154	Nelson et Fort Sheppard (nil)					
155	New Brunswick Coal et Ry. Co	190,400 00	190,400 00		N.-Brunswick	224,000 00
156	Nouveau-Brunswick et Ile Prince-Edouard	113,440 00	113,440 00		"	99,708 90
157	New-Westminster-Southern (rien)					
158	North-Shore (N.-B.)	27,616 00	27,616 00		N.-Brunswick	16,200 00
159	*Northern Nou.-Brunswick et Seaboard	108,160 00	108,160 00			
160	Ottawa et New-York	262,384 00	262,384 00		Ontario	35,000 00
161	Ch. de fer Phillipsburg et Quarry Co	23,712 00	23,712 00		Québec	25,667 00
162	Pontiac et Renfrew	13,600 00	13,600 00		"	17,433 60
163	*Cie du P. et ch.de f. Québ.	374,353 33	374,353 33		"	250,000 00
164	Ch. de fer de Quebec Light Power Co	96,000 00	96,000 00		"	306,945 50
165	Québec-Central	585,038 90	585,038 90		"	1,076,123 14
166	Québec-Oriental	846,885 01	846,885 01		"	1,596,390 00
167	*Québec et Saguenay	248,801 28	248,801 28			
168	Québec, Montréal et Southern,	500,386 25	500,386 25		Québec	207,565 00
169	Comtés-Unis, Est et Vallée du Richelieu	69,952 00	69,952 00		"	115,215 00
170	Rive-Sud	296,998 38	296,998 38		"	276,645 00
171	Red-Mountain (rien)					

*En voie de construction †Y compris le prêt de rails ayant servi.

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1915—*Suite.*

gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.				
Subside payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
84,226 36							129
275,000 00			5,000 00	5,000 00			130
135,000 00							131
21,000 00							132
600,000 00							133
							134
							135
							136
							137
83,000 00			356,500 00	356,500 00			138
					1,332,854 00	414,000 00	139
126,994 00							140
10,000 00							141
							142
39,788 00							143
5,000 00						65,000 00	144
							145
							146
315,891 89						528,000 00	147
250,280 00			51,000 00	36,000 00			148
231,122 00			25,000 00	25,000 00			149
							150
94,500 00							151
							152
			10,000 00	10,000 00			153
							154
224,000 00							155
99,708 90							156
							157
16,200 00							158
							159
35,000 00			85,000 00	85,000 00			160
25,667 00							161
17,433 60							162
250,000 00			300,000 00	290,817 46			163
306,945 50							164
1,076,123 14			103,000 00	103,000 00			165
947,199 25			50,500 00	9,000 00			166
							167
207,565 00							168
115,215 00							169
276,645 00			25,000 00	25,000 00			170
							171

TABLEAU 5—Relevé de l'aide accordée et payée aux chemins de fer

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Par le gouvernement fédéral.			Par les	
		Subsides accordés.	Subsides payés.	Prêts.	Nom de la province.	Subsides accordés.
		$ c.	$ c.	$ c.		$ c.
172	Roberval et Saguenay......	231,552 00	231,226 20	....	Québec.........	....
173	Rutland et Noyan. (aband.)	....	....	....	....	....
174	Salisbury et Albert.........	29,665 45	†29,391 01	....	N.-Brunswick ..	455,000 00
175	Schomberg et Aurora.......	48,000 00	46,144 00	....	....	....
176	*Southampton (N.-B)......	81,280 00	81,280 00	....	....	....
177	Stanstead, Shefford et Chambly........ (aband.)	....	....	....	....	....
178	St-Clair, Tunnel...........	375,000 00	375,000 00	....	....	....
179	St-Laurent et Adirondack.....................	149,481 60	149,481 60	....	Québec.........	70,400 00
180	*St-Jean et Québec...... ...	598,319 70	598,319 70	....	....	....
181	St-Martins..................	83,612 54	†83,612 54	....	N.-Brunswick ..	145,600 00
182	Sydney et Louisburg (Dom. Coal Co.).........	89,600 00	87,808 00	....	Nouvelle-Ecosse	87,808 00
183	*Thessalon et Northern Ontario..................	6,112 00	6,112 00	....	....	....
184	Témiscouata...............	645,950 00	645,950 00	....	Québec........ N.-Brunswick .	362,250 00 66,000 00
185	Témiscaming et Northern Ontario..................	2,134 080 00	2,134,080 00	....	....	....
186	Milles-Isles.................	61,200 00	29,840 00	....	Ontario.........	....
187	Toronto, Hamilton et Buffalo..................	57,600 00	57,600 00	....	"	....
188	Vancouver, Victoria et Eastern.......... (aband.)	....	....	....	....	....
189	Victoria et Sidney.........	....	....	....	....	....
190	Victoria Terminal Ry. et Ferry Co......... (aband.)	....	....	....	....	....
191	Wellington Colliery Co.'s Ry.............. (aband.)	....	....	....	....	....
192	York et Carleton...........	32,896 00	32,896 00	....	N.-Brunswick ..	25,247 00
	Total.............	117,010,119 16	114,957,285 78	25,576,533 33	....	31,374,184 87

*En voie de construction.
†Y compris prêt de rails de fer ayant servi.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

par les gouvernements et les municipalités jusqu'au 30 juin 1915—*Fin.*

gouvernements provinciaux.			Par les municipalités.				
Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Bonis accordés.	Bonis payés.	Prêts.	Actions souscrites.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
...	...	...	12,365 30	12,365 30	...	...	172
...	...	...	...	...	...	...	173
455,000 00	...	...	70,000 00	70,000 00	...	...	174
...	...	...	...	...	...	...	175
...	...	...	...	...	...	...	176
...	...	...	...	...	...	...	177
...	...	...	...	...	...	...	178
70,400 00	...	...	...	...	...	...	179
...	...	...	...	...	...	...	180
145,600 00	...	...	...	...	...	...	181
82,000 00	...	...	...	...	...	...	182
...	...	...	...	...	...	...	183
362,250 00	...	...	25,000 00	25,000 00	...	...	184
66,000 00	...	...	...	...			
...	...	...	...	...	...	...	185
...	...	...	10,000 00	10,000 00	...	...	186
...	...	...	268,000 00	265,500 00	...	...	187
...	...	...	...	...	...	...	188
...	...	...	...	...	...	...	189
...	...	...	...	...	...	...	190
...	...	...	...	...	...	...	191
25,247 00	...	...	...	...	...	...	192
29,940,865 16	7,197,030 00	300,000 00	12,919,693 20	12,670,837 78	2,404,498 62	2,839,500 00	

TABLEAU 6—Revenu des chemins de fer pendant l'exercice terminé le 30 juin 1915, comprenant l'état des recettes nettes et les dividendes.

1	3	4	A	5	6	7
	Recettes.					Recettes nettes.
Nom du chemin de fer.	Voyageurs.	Marchandises.	Autres recettes provenant de l'exploitation.	Total des rec. brutes, y comp. autres proven. de l'exploitation. Cols 3+4+A.	Frais d'exploitation.	1915. Cols 5-6.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma, Central & Baie d'Hudson	65,492 64	458,748 87	90,912 07	615,153 58	488,880 03	126,273 55
Algoma Eastern	44,614 99	209,643 39	31,108 70	285,367 08	175,484 83	109,882 25
Atlantic, Quebec & Western	34,872 15	42,649 92	....	77,522 07	113,665 97	−36,143 90
Bedlington & Nelson	26 14	3 37	....	29 51	4,423 11	−4,393 60
Brandon, Saskatchewan & Baie d'Hudson	26,281 52	23,042 44	64 75	49,388 71	106,798 48	−57,409 77
British Yukon	54,838 94	236,143 44	762 34	291,744 72	93,601 90	198,142 82
Canada & Gulf Terminal	20,197 41	21,396 86	257 83	41,852 10	37,249 58	4,602 52
Canada Southern	3,186,695 59	6,474,461 13	59,800 23	9,720,956 95	6,005,621 33	3,715,335 62
Ch. de fer du gouvernement (Intercolonial)	3,947,891 25	7,187,449 01	124,369 66	11,259,709 92	11,348,755 91	−89,045 99
" " (Ile-du-Prince-Edouard)	212,621 53	186,560 47	13,338 26	412,520 26	597,044 23	−184,523 97
Canadian Northern, réseau du	6,128,670 22	18,211,408 85	1,572,027 23	25,912,106 30	18,823,945 47	7,088,160 83
Canadien du Pacifique	28,720,643 75	60,285,597 35	1,824,004 01	90,830,245 11	60,212,569 49	30,617,675 62
Cap-Breton	5,436 06	4,743 84	255 28	10,435 18	20,913 98	−10,478 80
Caraquet	24,054 71	45,255 06	2,272 28	71,582 05	66,955 43	4,626 62
Crow's Nest-Southern	11,059 34	63,013 09	13 53	74,085 96	172,768 80	−98,682 84
Cumberland	18,005 01	83,290 10	588 30	101,883 41	75,181 22	26,702 19
Dominion Atlantic	405,921 40	508,716 90	16,414 26	931,052 56	733,696 25	197,356 31
Eastern British Columbia	2,084 70	30,510 91	650 70	33,246 31	30,607 10	2,639 21
Elgin & Havelock	3,999 72	7,761 24	....	11,760 96	11,927 39	−166 43
Essex Terminal	....	43,505 01	4,835 30	48,340 31	31,579 65	16,760 66
Esquimalt & Nanaimo	232,566 70	289,606 99	20,028 73	542,202 42	354,961 51	187,240 91
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co	7,457 71	53,667 68	1,011 69	62,137 08	67,948 06	−5,810 98
Grand-Tronc	12,199,082 27	23,745,812 72	511,322 46	36,456,217 45	27,634,081 39	8,822,136 06
Grand-Tronc-Pacifique	1,580,332 20	4,950,028 52	130,223 51	6,660,584 23	7,383,665 47	−723,081 24
Hereford	20,686 24	69,751 98	398 03	90,836 25	105,297 74	−14,461 49
Inverness Railway & Coal Co	23,231 60	188,352 60	1,327 41	212,911 61	122,586 96	90,324 65
International of New Brunswick	41,367 77	60,249 20	786 13	102,403 10	98,576 13	3,826 97
Kent Northern	8,704 26	11,543 59	....	20,247 85	20,331 29	−83 44
Kettle Valley	3,608 84	14,506 69	267 50	18,383 03	16,897 28	1,485 75
Klondike Mines	....	....	....	....	....	....
London & Port Stanley	28,986 39	108,371 67	1,038 69	138,396 75	144,359 62	−5,962 87

Lotbinière & Mégantic	7,167 26	16,287 03	Cr. 18 69	23,435 60	25,704 65	−2,269 05
Maine-Central	11,829 59	6,731 80	...	18,561 39	14,150 32	4,411 07
Manitoba Great-Northern	6,304 03	18,169 67	286 30	24,760 00	107,550 46	−82,790 46
Maritime Coal. Railway & Power Co.	6,623 85	62,823 87	24 00	69,471 72	40,209 82	29,261 90
Massawippi Valley	67,142 95	132,465 22	1,618 11	201,226 28	228,402 44	−27,176 16
Midland Railway of Manitoba	134,618 15	97,888 12	18,631 63	251,137 90	362,845 05	−111,707 15
Moncton & Buctouche	12,054 55	17,906 30	1,252 51	31,213 36	31,584 98	−371 62
Montréal & Atlantic	219,003 77	693,743 16	17,678 91	930,425 84	777,922 57	152,503 27
Montréal & Province Line	39,837 25	63,818 18	2,154 80	105,810 23	90,809 99	15,000 24
Montréal & Vermont Jonction	72,729 75	53,366 58	202 37	126,298 70	74,257 85	52,040 85
Morrissey, Fernie & Michel	10,168 25	83,465 11	...	93,633 36	83,523 03	10,110 33
Napierville Jonction	14,335 67	82,302 91	183 17	96,821 75	54,695 45	42,126 30
Transcontinental National, exploité par le dép. des ch. de f. can.	39,006 30	240,842 77	1,038 63	280,887 75	357,110 44	−76,222 69
Nelson & Fort-Sheppard	210,845 11	24,336 51	1,964 02	47,145 64	94,651 03	−47,505 39
New Brunswick Coal & Railway Co.	13,213 53	26,990 00	2,456 21	42,659 74	48,054 90	−5,395 16
*New-Brunswick & Prince-Edward Island	14,969 47	34,364 29	117 82	49,451 58	57,910 77	−8,459 19
New-Westminster Southern	7,956 57	19,550 69	2,203 22	29,710 48	24,136 93	5,573 55
Northern New-Brunswick & Seaboard	608 00	1,028 31	...	1,636 31	4,578 71	−2,942 40
North Shore	205 27	619 91	...	825 18	988 84	−163 66
Ottawa & New-York	93,018 79	117,341 45	1,954 41	212,314 65	284,023 62	−71,708 97
Père-Marquette	169,558 20	2,220,171 59	11,144 75	2,400,874 54	1,477,034 51	923,840 03
Québec Central	416,372 71	903,397 77	20,495 12	1,340,265 60	903,603 63	436,661 92
Québec & Lac St-Jean	...	...	...	...	...	...
Quebec, Montreal & Southern	153,407 19	205,497 82	2,087 80	360,992 81	454,910 19	−93,917 38
Québec Oriental	55,384 91	67,503 35	80 05	122,968 31	116,313 30	6,655 01
Quebec Railway, Light & Power Co.	8,936 76	69,336 25	264 99	78,538 00	71,821 12	6,716 88
Roberval Saguenay	9,642 35	98,326 17	50,286 78	158,255 30	85,204 77	73,050 53
Red Mountain	3,118 18	7,776 66	259 70	11,154 54	23,731 08	−12,576 54
Rutland & Noyan	8,470 42	5,617 27	...	14,087 69	11,596 02	2,491 67
Salisbury & Albert	11,858 05	21,608 90	2,694 74	36,161 69	34,941 47	1,220 22
Schomberg & Aurora	5,940 34	6,109 84	...	12,050 18	15,271 80	−3,221 62
Stanstead, Shefford & Chambly	38,845 22	39,239 07	503 47	78,642 76	88,305 42	−9,662 66
St-Clair, Tunnel	...	328,708 56	5,210 89	333,919 39	126,661 04	207,258 35
St-Lawrence & Adirondack	244,343 88	309,024 82	2,699 93	556,068 63	417,089 19	138,979 44
St-Martin's	5,965 11	12,291 59	132 80	18,389 50	16,624 24	1,765 26
Sydney & Louisburg	53,178 41	647,947 44	19,172 79	720,298 64	537,017 34	183,281 30
†St-Jean & Québec	11,380 67	26,955 46	547 63	38,883 76	47,950 86	−9,067 10
Témiscouata	59,633 40	158,914 59	1,934 04	220,482 03	177,031 96	43,450 07
Témiskaming & Northern Ontario	550,398 02	893,067 02	34,259 70	1,477,724 74	1,408,658 69	69,066 05
Mille-Isles	12,414 55	19,152 52	3,416 53	34,983 60	25,758 86	9,224 74
Toronto, Hamilton & Buffalo	399,645 92	851,512 79	5,009 80	1,256,168 51	942,364 71	313,803 80
Vancouver, Victoria & Eastern	181,323 30	303,459 07	22,778 38	507,560 75	641,120 47	−133,559 72
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.	1,700 11	803 50	395 39	2,899 00	2,281 55	617 45
Victoria & Sidney, C.-B.	20,321 38	11,071 15	287 44	31,679 97	44,981 12	−13,301 15
Wabash (en Canada)	425,133 33	1,867,139 77	11,339 27	2,303,612 37	2,193,483 24	110,129 13
York & Carleton	1,893 25	3,786 29	...	5,679 54	3,855 39	1,824 15
Total	60,699,934 82	134,488,303 97	4,654,833 34	199,843,072 13	147,731 099 47	52,111,972 66

Du premier août 1914. †Du premier janvier 1915.

TABLEAU 7—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1915.

1	2	3	4	5	A	6	7	8
				Recettes provenant du service des transports.				
Nom du chemin de fer.	Recettes des voyageurs	Revenu par voyageur par mille.	Malle.	Messageries.	Divers—bagage supplémentaire. Emmagasinage et autres item.	Total des recettes des voyageurs, y compris divers	Recettes des voyageurs par train-mille.	Proportion avec le total des recettes. 100 × Col. 6. Col. 16.
	$ c.	Cents.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	p.c.
Algoma Central et baie d'Hudson	63,035 72	.....	.....	2,169 00	287 92	65,492 64	.....	10·64
Algoma Eastern	40,684 58	2·880	.....	3,627 63	302 78	44,614 99	·77642	15·63
Atlantic, Quebec and Western	33,815 39	2·527	.....	1,056 76	.....	34,872 15	·58678	44·99
Bedlington and Nelson	25 90	3·477	.....	.....	24	26 14	·03890	88·58
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson	21,338 92	2·564	2,442 38	2,162 91	337 31	26,281 52	·60459	53·21
British Yukon	47,111 59	9·218	3,524 56	3,097 26	1,105 53	54,838 94	1·41702	18·79
Canada & Gulf-Terminal	16,566 71	3·178	.....	2,925 00	705 70	20,197 41	·88221	48·25
Canada-Southern	2,583,115 82	2·380	154,837 82	395,695 79	53,046 16	3,186,695 59	1·57453	32·78
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	3,062,815 26	1·824	395,940 18	312,029 63	177,106 18	3,947,891 25	1·24585	35·04
" " (Ile du Prince-Edouard)	178,233 38	1·822	25,562 29	5,287 70	3,538 16	212,621 53	·57824	51·54
Canadian-Northern, réseau du	5,055,865 03	2·193	212,840 73	644,492 99	215,471 47	6,128,670 22	·88521	23·65
Canadien du Pacifique	23,917,718 41	2·071	1,374,000 03	2,941,474 36	487,450 95	28,720,643 75	1·44205	31·62
Cape-Breton	4,895 91	2·842	.....	467 15	73 00	5,436 06	·27923	52·09
Caraquet	20,318 42	3·014	3,467 10	269 19	.....	24,054 71	·49325	33·60
Crow's-Nest Southern	8,703 88	3·374	1,297 32	958 51	99 63	11,059 34	·25165	14·92
Cumberland	13,792 35	3·023	1,156 38	2,577 58	478 70	18,005 01	·58521	17·67
Dominion-Atlantic	350,190 70	2·399	15,084 86	25,274 21	15,371 63	405,921 40	·84187	43·59
Eastern British-Columbia	1,807 15	5·473	274 95	.....	2 60	2,084 70	·25548	6·27
Elgin & Havelock	2,945 84	3·147	676 08	377 80	.....	3,999 72	·23590	34·01
Essex-Terminal	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Esquimalt & Nanaimo	204,849 86	2·995	9,014 42	11,429 21	7,27 21	232,566 70	1·51715	42·89
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co.	6,636 35	2·514	821 36	.....	.....	7,457 71	·21695	12·00
Grand-Tronc	10,011,943 88	1·753	577,805 63	1,220,685 44	388,647 32	12,199,082 27	1·35803	33·46
Grand-Tronc-Pacifique	1,275,691 28	2·479	81,996 76	213,646 56	8,997 60	1,580,332 20	1·20269	23·72
Hereford	16,988 56	3·240	2,991 65	544 75	161 28	20,686 24	·31093	22·77
Inverness Railway & Coal Co.	21,962 25	2·668	.....	622 28	647 07	23,231 60	·54069	10·91
International of New-Brunswick	39,278 52	2·854	1,339 52	429 18	320 55	41,367 77	·65282	40·39
Kent-Northern	7,851 73	4·132	187 80	664 73	.....	8,704 26	·51498	42·98
Kettle-Valley	3,568 24	3·200	.....	.....	40 60	3,608 84	·37913	19·63
Klondike Mines	Non en opera	tion.						
London & Port-Stanley	23,959 25	1·329	1,530 99	3,142 72	353 43	28,986 39	·54985	20·94
Lotbinière & Mégantic	5,202 68	2·909	1,964 58	.....	.....	7,167 26	·38164	30·53

Maine Central	10,818 68	2·356	192 36	771 15	47 45	11,829 59	1·15246	63·73
Manitoba Great Northern	5,517 39	2·716	327 04	392 82	66 78	6,304 03	·18445	25·46
Maritime Coal Railway & Power Co	5,658 41	2·954	325 44	536 49	103 51	6,623 85	·22329	9·53
Massawippi, Vallée	61,676 16	2·457	3,860 31	999 96	606 52	67,142 95	·63667	33·36
Midland Railway of Manitoba	100,094 01	2·102	8,513 88	16,267 52	9,742 74	134,618 15	·92077	53·60
Moncton & Buctouche	11,180 68	2·222	599 04	172 71	102 12	12,054 55	·60500	38·62
Montreal & Atlantic	184,682 69	2·400	13,799 63	16,579 54	3,941 91	219,003 77	·72322	23·53
Montreal & Province Line	33,297 37	1·729	2,415 36	3,423 99	700 53	39,837 25	·73709	37·65
Montreal & Vermont Junction	65,200 48	1·601	2,639 02	4,149 63	740 62	72,729 75	1·15839	57·58
Morrissey, Fernie & Michel	10,168 25	1·350	....	....	....	10,168 25	·37524	10·85
Napierville Junction	13,473 98	2·995	....	500 15	361 54	14,335 67	....	14 80
Exploité par le département des ch. de fer canadiens								
Transcontinental, national	38,455 76	2·412	472 80	....	77 74	39,006 30	2·38526	....
Nelson & Fort-Sheppard	16,911 70	3·226	1,502 40	2,236 04	194 97	20,845 11	·55574	44·22
New-Brunswick Coal and Railway Co	11,281 11	2·680	1,278 07	654 35	....	13,213 53	·42435	30·97
*New-Brunswick & Prince-Edward Island	9,100 10	2·546	5,469 12	257 81	142 44	14,969 47	·55276	30·27
New-Westminster Southern	3,835 70	3·302	3,523 85	552 53	44 49	7,956 57	·37397	27·11
Northern New Brunswick & Seaboard	608 00	....	....	....	....	608 00	....	....
North Shore	205 27	3·264	....	....	....	205 27	·06109	24·84
Ottawa & New York	73,557 19	2·309	4,732 55	12,558 10	2,170 95	93,018 79	1·17640	43·81
Père-Marquette	128,521 85	2·282	11,468 95	27,109 20	2,458 20	169,558 20	·65075	7·06
Quebec-Central	354,407 26	2·129	31,106 59	21,315 22	9,543 64	416,372 71	·84137	31·06
Quebec, Montreal & Southern	137,552 23	2·605	5,195 22	8,782 01	1,877 73	153,407 19	·72405	42·50
Quebec Oriental	48,505 59	2·440	4,024 08	2,835 29	19 95	55,384 91	·86488	45·04
Quebec Railway, Light and Power Co	8,936 76	1·422	....	....	....	8,936 76	1·22791	11·37
Roberval-Saguenay	9,575 45	....	....	....	66 90	9,642 35	....	6·09
Red-Mountain	1,575 66	2·722	258 40	1,266 13	17 99	3,118 18	·53139	27·95
Rutland & Noyan	8,179 96	2·050	87 64	202 82	....	8,470 42	1·55677	60·12
Salisbury & Albert	8,781 14	2·661	2,535 30	396 80	144 81	11,858 05	·39579	32·79
Schomberg & Aurora	5,940 34	3·230	....	....	....	5,940 34	·25942	49·29
Stanstead, Shefford & Chambly	29,625 38	1·893	2,589 50	5,952 24	678 10	38,845 22	·63550	49·39
St-Clair, Tunnel	....	....	....	....	....	....	....	....
St. Lawrence & Adirondack	213,707 93	1·647	5,538 45	9,135 23	15,962 27	244,343 88	1·42920	43·94
St-Martin	4,745 13	2·500	1,126 40	93 58	....	5,965 11	·34977	32·43
Sydney & Louisbourg	49,799 95	2·261	1,055 60	1,628 04	694 82	53,178 41	1·00406	7·24
**St-Jean & Québec	11,283 67	2·494	....	....	97 00	11,380 67	·38750	29·27
Témiscouata	50,248 92	2·665	6,366 42	1,990 06	1,028 00	59,633 40	·41966	27·04
Temiskaming & Northern-Ontario	480,226 37	2·339	23,318 35	41,378 67	5,474 63	550,398 02	1·13640	37·24
Mille-Iles	8,018 93	3·719	1,018 14	3,085 66	291 82	12,414 55	·40703	35·48
Toronto, Hamilton & Buffalo	362,413 48	2·200	3,968 84	30,570 68	2,692 92	399,645 92	1·30716	31·81
Vancouver, Victoria & Eastern	137,019 50	2·840	8,251 89	27,887 72	8,164 19	181,323 30	·81625	35·72
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	1,389 59	2·700	24 98	....	285 54	1,700 11	·82171	58·64
Victoria & Sidney, C.-B	16,499 86	2·830	391 77	....	3,429 75	20,321 38	·60791	64·14
Wabash (en Canada)	397,993 50	1·307	18 63	20,403 39	6,717 81	425,113 33	·61651	18·45
York & Carleton	1,682 40	....	20 00	190 85	....	1,893 25	....	33·32
Total final	50,173,267 29	....	3,026,773 41	6,059,384 72	1,440,509 40	60,699,934 82	....	....

*Du premier août 1914.
**Du premier janvier 1915, seulement.

TABLEAU 7.—Recettes et revenu pendant l'exercice terminé le 30 juin 1915—*Fin.*

	9	10	B	11	12	13	14	15	16	17
		Recettes provenant du service des transports.					Autres recettes.		Sommaire des recettes.	
Nom du chemin de fer.	Revenu des marchandises.	Recettes, par tonne par mille.	Garage, service spécial et recettes provenant du service des wagons.	Recettes des marchandises par train-mille.	Proportion des recettes. 100Col.9& B Col. 16.	Total des recettes provenant du transport.	Station des gares et wagons, emmagasinage, etc.	Télégraphe, loyers, et autres sources.	Total des recettes provenant de l'exploitation. Cols. 13 +14+ 15	Total des recettes par train-mille.
	$ c.	Cents.	$ c.	$	p.c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$
Algoma Central & Baie d'Hudson	401,699 14		57,049 73		74·57	524,241 51	27,006 39	63,905 68	615,153 58	
Algoma Eastern	202,730 46	1·780	6,912 93	3·77431	73·46	254,258 38	7,452 67	23,656 03	285,367 08	2·55287
Atlantic, Quebec & Western	42,489 10	1·762	160 82	·86591	55·01	77,522 07			77,522 07	·77655
Bedlington & Nelson	3 37	13·480		·501	11·42	29 51			29 51	·04391
Brandon, Saskatchewan et B. d'Hudson	18,792 99	1·079	4,249 45	·86952	46·65	49,323 96	64 75		49,388 71	·75886
British Yukon	236,143 44	8·000		5·23077	80·94	290,982 38	56 16	706 18	291,744 72	6·27475
Canada & Gulf Terminal	21,396 86	3·198		·94953	51·12	41,594 27	195 22	62 61	41,852 10	1·82808
Canada-Southern	6,426,300 29	·627	48,160 84	3·67028	66·17	9,661,156 72	33,957 95	25,842 28	9,720,956 95	2·71522
Ch. de fer du gouvernem. (Intercolonial)	7,131,061 59	·616	56,387 42	1·57582	63·86	11,135,340 26	80,125 18	44,244 48	11,259,709 92	1·50860
" " (Ile du P.-E.)	186,117 48	3·892	442 99	·83976	45·17	399,182 00	1,154 61	12,183 65	412,520 26	1·07908
Canadian-Northern, réseau du	17,873,979 42	·831	337,429 45	2·00954	72·59	24,340,079 07	105,480 30	1,466,546 93	25,912,106 30	1·63814
Canadien du Pacifique	59,770,681 02	·772	514,916 33	3·17271	66·37	89,006,241 10	359,468 74	1,464,535 27	90,830,245 11	2·46580
Cap-Breton	4,743 84	3·032		·24367	45·46	10,179 90	255 28		10,435 18	·53602
Caraquet	45,255 06	3·060		·92811	63·22	69,309 77		2,272 28	71,582 05	1·46800
Crow's Nest Southern	62,707 34	·768	305 75	1·66200	85·04	74,072 43	13·53		74,085 96	1·19017
Cumberland	83,290 10	1·582		1·63310	81·85	101,295 11		588 30	101,883 41	1·99766
Dominion Atlantic	506,614 50	2·331	2,102 40	1·85208	54·63	914,638 30	4,307 64	12,106 62	931,052 56	1·64284
Eastern British-Columbia	30,480 52	3·589	30 39	3·90776	91·77	32,595 61	154 45	496 25	33,246 31	4·06235
Elgin & Havelock	7,761 24			·45711	65·99	11,760 96			11,760 96	·69368
Essex Terminal	39,304 97		4,200 04		92·07	43,505 01	868 00	3,967 30	48,340 31	
Esquimalt & Nanaimo	284,696 30	2·789	4,910 69	2·91512	53·41	522,173 69	3,309 26	16,719 47	542,202 42	2·19708
Fredericton & Grand Lake Coal and Railway Co	53,667 68	1·789		1·56125	86·37	61,125 39		1,011 69	62,137 08	1·45409
Grand-Trone	23,378,255 03	·687	367,557 69	2·20055	65·13	35,944,894 99	228,055 40	283,267 06	36,456,217 45	1·92083
Grand-Tronc-Pacifique	4,894,944 53	·716	55,083 99	2·51814	74·31	6,530,360 72	10,793 68	119,429 83	6,660,584 23	2·13128
Hereford	69,734 47	3·801	17 51	1·99914	76·78	90,438 22	148 03	250 00	90,836 25	1·32859
Inverness Railway & Coal Co.	188,339 60	1·184	13 00	1·77648	88·46	211,584 20	489 52	837 89	212,911 61	2,00811
International of New-Brunswick	60,238 18	2·629	11 02	1·02482	58·83	101,616 97	335 51	450 62	102,403 10	1,46193
Kent-Northern	11,543 59	7·958		·68297	57·02	20,247 85			20,247 85	1·19796
Kettle Valley	14,463 69	5·413	43 00	1·34448	78·90	18,115 53		267 50	18,383 03	1·70877
London & Port-Stanley	103,292 85	·999	5,078 82	2·27843	78·30	137,358 06	360 42	378 27	138,396 75	1·50348

Lotbinière et Mégantic	16,287 03	5·137		·86725	69·49	23,454 29		Dr. 18 69	23,435 60	1·24792
Maine Central	6,731 80	·577		·64878	36·27	18,561 39			18,561 39	1·29030
Manitoba Great Northern	17,817 92	·940	351 75	·61517	73·38	24,473 70	286 30		24,760 00	·63719
Maritime Coal Railway & Power Co	62,823 87	2·767		2·11077	90·43	69,447 72		24 00	69,471 72	2·34180
Massawippi Valley	130,759 36	·888	1,705 86	1·98364	65·82	199,608 17	1,286 89	331 22	201,226 28	1·23151
Midland Railway of Manitoba	92,469 70	·927	5,418 42	1·19800	38·97	232,506 27	3,053 40	15,578 23	251,137 90	1·12024
Moncton & Bouctouche	17,906 30	4·135		·90000	57·36	29,960 85		1,252 51	31,213 36	1·15501
Montreal & Atlantic	683,483 27	1·236	10,259 89	2·03284	74·56	912,746 93	4,534 80	13,144 11	930,425 84	1·8213
Montreal & Province Line	63,537 91	2·654	280 27	1·75908	60·31	103,655 43	490 45	1,664 35	105,810 23	1·36580
Montreal & Vermont Junction	52,543 66	·614	822 92	1·83770	42·25	126,096 33	61 54	140 83	126,298 70	1·37974
Morrissey, Fernie & Michel	77,988 94	2·587	5,476 17	2·87814	89·15	93,633 36			93,633 36	3·45542
Napierville, Jonction	82,285 46	·712	17 45	3·99871	85·00	96,638 58	92 30	90 87	96,821 75	2·51891
National Transcontinental, exploité par le ministère des ch. de fer de l'Etat	240,384 23	1·092	458 54	1·04226		279,849 07	781 47	257 21	280,887 75	1·18991
Nelson & Fort Sheppard	24,254 01	3·156	82 50	1·29327	51·62	45,181 62	195 30	1,768 72	47,145 64	·83713
New Brunswick Coal and Railway Co	26,990 00	3·325		·86676	63·26	40,203 53		2,456 21	42,659 74	1·28076
†New-Brunswick & P. E. Island	32,932 97	2·165	1,431 32	·94315	69·49	49,333 76	76 39	49,451 58	49,451 58	1·29952
New Westminster Southern	19,458 89	4·742	91 80	·91459	65·81	27,507 26	4 72	2,198 50	29,710 48	1·39643
Northern New Brunswick & Seaboard	1,028 31					1,636 31			1,636 31	
North Shore	619 91	4·999		·18450	75·16	825 18			825 18	·24559
Ottawa & New-York	117,158 13	·771	183 32	2·16378	55·27	210,360 24	1,228 03	726 38	212,314 65	1·59369
Père-Marquette	2,193,139 63	·495	27,031 96	2·52911	92·18	2,389,729 79	7,347 18	3,797 57	2,400,874 54	2·15379
Québec Central	903,397 77	1·338		1·88311	67·40	1,319,770 48	5,694 54	14,800 58	1,340,265 60	1·89660
Quebec, Montreal & Southern	203,140 28	1·659	2,357 54	1·24349	56·92	358,905 01	1,930 66	157 14	360,992 81	1·24536
Québec Oriental	67,503 35	1·515		1·27094	54·89	122,888 26	80 05		122,968 31	1·18222
Quebec Railway, Light & Power Co	68,744 66	4·206	591 59	3·35683	88·28	78,273 01	183 47	81 52	78,538 00	2·82948
Roberval-Saguenay	98,326 17				62·13	107,968 52	935 75	49,351 03	158,255 30	
Red Mountain	5,895 66	4·473	1,881 00	·91747	69·71	10,894 84	10 55	249 15	11,151 54	1·72138
Rutland & Noyan	5,617 27	·949		2·60300	39·88	14,087 69			14,087 69	1·85389
Salisbury & Albert	21,608 90	2·856		·72126	59·75	33,466 95		2,694 74	36,161 69	1·20700
Schomberg & Aurora	6,109 84	4·600		·26684	50·71	12,050 18			12,050 18	·52626
Stanstead, Shefford et Chambly	38,770 03	1·868	519 04	·99229	49·95	78,134 29	343 99	164 48	78,642 76	·94814
St-Clair, Tunnel			328,708 50		98·44	328,708 50		5,210 89	333,919 39	
St. Lawrence & Adirondack	308,185 27	1·109	839 55	3·83912	55·57	553,368 70	2,673 13	26 80	556,068 63	2·21233
St-Martin	12,291 59	5·318		·70885	66·84	18,256 70		132 80	18,389 50	1·06055
Sydney & Louisburg	633,433 07	·942	14,514 37	2·78022	89·95	701,125 85	2,806 10	16,366 69	720,298 64	2·76224
**St-Jean et Québec	26,952 46	2·332	3 00	·78947	69·32	38,336 13	6 36	541 27	38,883 76	1·13899
Témiscouata	158,557 80	2·437	356 79	2·02189	72·07	218,547 99	1,583 90	350 14	220,482 03	1·46015
Temiskaming & Northern Ontario	886,564 62	1·025	6,502 40	2·19313	60·43	1,443,465 04	14,562 56	19,679 14	1,477,724 74	1·81405
Mille-Iles	19,142 52	11·121	10 00	·62762	54·74	31,567 07	65 96	3,350 57	34,983 60	1·14700
Toronto, Hamilton & Buffalo	790,928 23	1·224	60,584 56	6·46241	67·86	1,251,158 71	3,399 55	1,610 25	1,256,168 51	2·93074
Vancouver, Victoria & Eastern	296,723 86	1·467	6,735 21	2·11470	59·78	484,782 37	12,982 83	9,795 55	507,560 75	1·76605
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	803 50	5·602		1·30016	27·73	2,503 61	395 39		2,899 00	1·08455
Victoria Sidney, C.-B	10,930 15	5·427	141 00	1·09532	34·94	31,392 53	287 44		31,679 97	·73362
Wabash (au Canada)	1,865,241 13	·482	1,898 64	2·43412	80·97	2,292,273 10	4,833 69	6,505 58	2,303,612 37	1·59229
York & Carleton	3,786 29				66·68	5,679 54			5,679 54	
Total final	132,543,984 37		1,944,319 60			195,188,238 79	936,267 38	3,718,565 96	199,843,072 13	

†Depuis le 1er août 1914. **Depuis le 1er janvier 1915 seulement.

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pendant l'exercice terminé le 30 juin 1915.

Nom du chemin de fer.	Entretien des voies et structures.							
	Surintendance.	Ballast.	Traverse.	Rails.	Autre matériel des voies.	Entretien des voies.	Enlèvement des neiges, sable et glace.	Tunnels
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	7,995 39	11,455 19	2,957 28	Cr. 203 63	1,808 89	44,373 62	5,859 00	
Algoma Eastern	3,710 42		5,500 01	115 90	910 82	22,100 94	1,028 97	
Atlantic, Quebec & Western	1,043 25	96 00	68 75		354 83	20,483 78	667 65	323 90
Bedlington & Nelson	448 25		993 72	1 21	7 93	831 64	13 72	
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	3,663 17	28 55	10,808 73	170 99	722 65	19,648 45	1,448 07	
British Yukon	30 98	282 76	2,532 99	20 02	77 36	9,935 77	3,608 40	
Canada & Gulf Terminal	708 50				72 36	7,160 14	92 75	
Canada Southern	64,165 73	6,271 72	251,868 73	52,049 46	36,596 62	316,396 72	28,432 10	12,111 24
Chemins de fer de l'Etat (Intercolonial)	104,567 34	49,324 74	411,789 40	135,206 48	116,184 23	784,468 13	55,841 16	
" " (Ile du P.-E.)	11,273 35	7,418 45	30,840 71	578 89	3,719 39	74,278 76	4,146 38	
Canadian Northern System	163,245 00	13,671 94	590,399 49	76,551 05	92,429 14	2,028,159 31	96,771 56	149 88
Canadien du Pacifique	595,945 62	149,628 91	1,606,033 03	502,515 99	175,278 90	5,358,005 48	322,357 32	9,662 84
Cap-Breton	250 00			1,388 16		4,337 77		
Caraquet	840 00	300 00	2,732 69		1,200 12	9,259 00		
Crow's Nest Southern	7,114 04		10,168 67	1,331 99	1,889 34	44,059 23	1,468 81	
Cumberland	906 10		5,840 62	622 35	613 18	9,791 78	545 30	
Dominion Atlantic	9,534 49	745 51	49,827 91	30,751 11	4,966 74	84,696 07	1,413 02	
Eastern British Columbia	1,065 20	50 50	2,626 69		110 13	5,331 16	487 49	
Elgin & Havelock			404 81		58 12	3,387 89	5 00	
Essex Terminal	349 25	95 71	3,264 40	4,151 80	337 55	2,256 95	223 45	
Esquimalt & Nanaimo	7,824 57	Cr. 205 00	6,139 08	Cr. 259 42	666 25	51,800 16	185 82	
Fredericton & Grand Lake & Coal Ry. Co.					124 02	10,113 94	327 50	
Grand-Tronc	160,114 31	31,633 06	996,316 48	252,025 27	291,125 82	1,667,845 51	162,280 29	
Grand-Tronc Pacifique	163,484 75	9,550 41	234,340 58	25,536 54	30,237 31	1,001,469 25	62,642 18	571 07
Hereford	1,803 43	366 24	8,462 73	723 06	1,160 61	17,881 63	1,156 86	
Inverness Railway & Coal Co	1,569 22		4,800 00	2,100 00	2,707 49	17,743 14	1,105 64	
International of New Brunswick	2,489 03	75 80	8,832 41	659 12	2,895 22	25,606 20	3,513 88	
Kent Northern	525 00		2,338 98		200 00	3,382 45	400 00	
Kettle Valley	375 00		534 50			6,815 73	0 85	
Klondike Mines				Not operated				
London & Port Stanley	1,464 52	23 26	3,034 23	2,140 21	1,665 65	11,045 35	2,132 07	
Lotbinière & Mégantic			2,317 57	48 30	170 80	5,926 99		
Maine Central	45 00		528 98		24 98	1,492 54		
Manitoba & Great Northern	4,562 64		25,778 11	289 77	939 16	23,422 55	1,632 68	
Maritime Coal, Ry. & Power Co	774 50		1,623 26			7,781 45		
Massawippi Valley	1,531 49		20,003 10	3,035 64	3,065 78	24,440 48	1,384 32	

Midland Ry. Co. of Manitoba	3,339 92	593 51	83 65	100 71	205 53	2,497 61	967 15	
Moncton & Buctouche	809 70			131 41		5,738 90		
Montreal & Atlantic	9,635 37	578 87	33,033 52	4,941 02	2,382 82	72,881 15	5,030 52	
Montreal & Province Line	954 90	3,083 66	11,674 05	933 73	Cr. 319 66	13,690 03		
Montreal & Vermont Junction	1,012 83		5,599 45	751 66	818 04	8,298 95		
Morrissey, Fernie & Michel			3,265 28	3,142 97		3,439 79	1,038 23	
Napierville Jonction de	1,171 76	237 00	3,407 95	755 67	405 78	5,611 94	427 26	
National Transcontinental, exploité par le minist. des chemins de fer de l'Etat	11,706 80	1,256 77	19,084 89	546 23	4,360 62	86,039 24	17,219 26	
Nelson & Fort Sheppard	4,639 51		5,085 64	36 11	698 61	18,647 26	503 62	
New Brunswick Coal & Railway Co		122 00	162 28	1,001 11	349 53	15,356 41	6 81	
*New Brunswick & P. E. Island	774 18	337 01	2,221 48	641 05	512 35	13,525 52	216 33	
New Westminster Southern	1,550 35		2,663 99	90 36	101 35	3,709 59	13 15	
Northern New Brunswick & Seaboard					5 07	587 50		
North Shore						70 96		
Ottawa & New York	4,383 06	7,411 94	20,583 49	3,582 95	5,243 26	29,459 46	1,395 04	
Père-Marquette	13,079 97	1,451 25	40,645 45	13,212 86	12,075 54	65,679 47	7,290 01	
Québec Central	7,063 13	8,000 00	21,000 00	22,000 00	2,918 34	101,325 10	617 77	
Quebec, Montreal & Southern	9,175 18	3,890 44	22,677 28	1,090 00	3,545 30	40,902 17	3,468 64	
Québec Oriental	1,956 85		7,844 62		500 27	20,235 02	304 25	
Quebec Ry., Light & Power Co	268 98	38 47	1,056 80	5 08	126 02	3,240 35	984 66	
Roberval—Saguenay	503 27	75 10	462 60	16 00	316 77	8,505 35	1,273 11	
Red Mountain	1,598 81		1,435 19	12 68	57 65	4,954 16	568 51	
Rutland & Noyan	241 60	13 30	815 16	79 93	158 75	1,371 24	71 65	
Salisbury & Albert	815 07	16 80	1,952 54		204 34	6,787 28		
Schomberg & Aurora						4,302 59	1,647 76	
Stanstead, Shefford & Chambly	768 37	608 24	7,351 32	1,486 29	1,206 72	10,843 31		
St-Clair, Tunnel	373 01				4 00	2,349 61	178 36	14,219 64
**St-Jean et Québec	914 73	Cr. 35 70	20 24	56 57	1,787 60	13,487 46	2,304 88	
St. Lawrence & Adirondack	2,516 21	4,730 24	14,889 80	3,042 29	899 83	19,535 79	1,494 66	
St-Martin			2,696 93	146 81	837 70	3,501 77		
Sydney & Louisburg	3,450 61	55 00	12,412 33	7,712 07	7,334 70	44,765 15	1,157 43	
Témiscouata	2,213 75		9,095 06	52 35	799 92	28,928 20	252 97	
Témiskaming & Northern Ontario	24,768 83	20,776 48	27,545 07	27,313 21	8,928 18	196,267 11	15,061 43	
Mille-Iles	414 92	359 01	774 87	6 70	102 91	1,445 32	614 22	
Toronto, Hamilton & Buffalo	9,338 82	4,296 13	31,987 26	23,718 94	11,817 38	80,729 46	7,392 24	1,633 85
Vancouver, Victoria & Eastern	23,191 18	11 45	26,814 32	1,023 55	3,417 22	96,841 42	1,678 31	2,230 89
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co	23 37	5 22	27 24		50 35	203 02		
Victoria & Sidney, C.-B.	463 62	314 78	676 73		820 26	3,380 07		
Wabash (en Canada)	1,170 75		216 12	95 80	Cr. 135 94	13 31		
York & Carleton			105 80		14 68	1,092 00		
Total final	1,472,763 95	339,040 72	4,643,177 08	1,209,376 35	844,873 18	12,765,970 05	834,350 47	40,903 31

*Depuis le 1er août 1914

**Depuis le 1er janvier 1915, seulement.

TABLEAU 8.—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année finissant le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien des voies et structures—*Suite.*							
	Ponts, tréteaux et ponceaux.	Passages supérieurs et souterrains.	Passages à niveau, clôtures, garde-bestiaux et indicateurs.	Abris contre les neiges et les sables.	Signaux et appareils d'enclenchement.	Lignes télégraphiques et téléphoniques.	Transmission de pouvoir électrique.	Bâtiments, installations et terrains.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	25,352 63		483 00		8 71	2,315 14		4,817 69
Algoma Eastern	3,051 19		146 37		25 35	909 73		751 23
Atlantic, Quebec & Western	1,722 75		571 50	86 28		7 25		293 10
Bedlington & Nelson	366 27		43 03		13 35	1 56		27 29
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	540 07		764 94	359 79	681 76	302 81		1,205 88
British Yukon	1,461 06		88 93	291 23		591 84		2,145 06
Canada & Gulf Terminal	41 92		26 60	9 00		111 04		148 03
Canada Southern	14,973 93	1,520 74	16,719 77	4 80	35,572 16	7,766 76	4,711 66	33,044 48
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	55,563 95	1,492 51	40,380 21	1,208 12	7,698 80	4,755 38		258,670 51
" " (Ile du P.-E.)	1,337 55		8,842 00	3,025 97	335 31	291 60		16,569 79
Canadian Northern System	426,103 24		58,493 19	1,949 34	18,380 14	60,313 22	8,965 72	260,991 02
Canadien du Pacifique	671,473 33	9,828 68	211,097 37	44,717 79	99,901 41	160,091 72		1,077,633 70
Cap-Breton	29 15		84 85			12 74		143 00
Caraquet	2,342 69		426 35					
Crow's Nest Southern	22,200 13		259 90		60 20	429 68		292 12
Cumberland	977 90		338 43			22 98		1,123 53
Dominion Atlantic	7,544 25	278 29	8,581 79	5 08	812 63	69 99		4,362 18
Eastern British Columbia	39 84					118 06		169 61
Elgin & Havelock	547 23		7 79					192 00
Essex Terminal	18 00		131 48		1,308 42	0 32		558 93
Esquimalt & Nanaimo	6,950 80		2,378 95		42 05	276 28		9,497 10
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	42 51					50 57		41 78
Grand-Tronc	282,701 05	Cr. 27,068 35	159,652 53	4,773 12	46,925 53	42,541 63		626,535 93
Grand-Tronc-Pacifique	144,384 63	748 25	8,925 47	2,391 29	2,663 42	51,452 76	337 47	106,423 49
Hereford	605 40		1,187 72		4 03			1,242 12
Inverness Railway & Coal Co.	3,255 94		592 43	247 85		1,467 21		1,953 35
International of New Brunswick	14 61		25 75			1,160 49		760 12
Kent Northern	Pas opéré							222 75
Kettle Valley	4 00					4 75		
Klondike Mines								
London and Port Stanley	72 68		567 83		60 84	22 69		1,052 08
Lotbinière & Mégantic	777 99		20 64			19 76		164 55
Maine Central								
Manitoba Great Northern	612 24		282 11	68 03	636 30	147 02		1,381 34
Maritime Coal, Ry. and Power Co.	956 14		37 88			31 78		187 31

Massawippi Valley	8,449 64		2,158 12	10 00	120 01	10 13		3,690 48
Midland Ry. Co. of Manitoba	204 28		130 39	0 68		69 15		914 82
Moncton or Buctouche	401 56							
Montreal & Atlantic	49,701 70	Cr. 4,074 11	8,403 72	21 88	1,375 01	2,557 37		18,061 01
Montreal & Province Line	2,677 54		1,309 69	1,749 81		244 44		764 26
Montreal & Terminal Junction	2,282 23		449 23	665 25		234 31		906 43
Morrisey, Fernie & Michel								61 47
Napierville Junction	30 98		153 52	28 32	79 23	46 90		226 90
National Transcontinental, exploité par le min. des chemins de fer de l'Etat	1,106 49	7 00	553 05	27 28	170 65	4,064 57		2,956 43
Nelson and Fort Sheppard	4,960 40	60 50			95 49	241 59		278 22
New Brunswick Coal & Railway Co	786 53		12 30			839 17		1,118 30
*New Brunswick & P.E. Island	1,142 83		293 11			21 44		2,813 00
New Westminster Southern	Cr. 1,236 50		75 82		37 64			220 50
Northern New-Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New-York	9,744 74	35 71	1,729 81	125 60	2,224 60	414 26		10,675 50
Père-Marquette	8,183 46		8,127 21	21 44	1,096 41	193 61		14,345 45
Québec Central	2,099 90		928 28	231 65	99 04	19 38		9,705 57
Quebec, Montreal & Southern	12,120 42		2,415 46	56 15	883 40	106 15		5,746 60
Québec Oriental	1,494 99		542 83	293 52		26 00		985 25
Quebec Ry., Light & Power Co	181 74		444 86	1 23	24 50	76 39		1,044 73
Roberval-Saguenay	65 27	61 53	459 33	465 13	102 85	736 50	6,067 23	984 90
Red Mountain	482 45		5 50		20 31	93 39		57 46
Rutland & Noyan	185 12	48 70	47 34	3 24	12 75	5 98		282 68
Salisbury & Albert	62 27		76 38	54 00				161 46
Schomberg & Aurora	432 36							121 63
Stanstead, Shefford & Chambly	2,444 04		1,058 91	1,045 70	5 58	204 05		1,578 52
St-Clair-Tunnel	155 50				1,880 79	119 27	3,381 99	1,549 79
**St-Jean et Québec	16 99		202 66	6 14	20 62			186 47
St. Lawrence & Adirondack	3,440 81		1,755 52	23 83	507 01	151 06		7,595 58
St-Martin	683 26							
Sydney & Louisburg	1,090 52		2,656 62	162 25		751 33		4,193 94
Témiscouata	4,173 51		899 85	231 33				1,160 41
Temiskaming & Northern Ontario	29,400 62	88 75	4,787 19		63 16	4,666 03		35,721 65
Mille-Iles	644 76		68 71					683 72
Toronto, Hamilton & Buffalo	13,789 17	709 55	7,441 97		16,775 43	441 85		25,573 60
Vancouver, Victoria & Eastern	82,203 23		2,202 22		1,148 11	1,193 74		6,560 29
Victoria Terminal Ry. & Ferry Co	0 42		10 51			24 31		10 84
Victoria & Sidney, C.B	783 25		179 27			381 54		171 57
Wabash (en Canada)								1,859 62
York & Carleton								
Total final	1,920,451 55	Cr. 16,262 25	570,738 19	64,362 12	241,873 00	353,220 67	23,464 07	2,575,570 12

*Depuis le 1er août 1914. **Depuis le 1er janvier 1915, seulement.

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année finissant le 30 juin 1915—*Suite*.

Nom du chemin de fer.	Entretien des voies et structures—*Fin*.							
	Docks et quai.	Outils et fournitures de cantonniers.	Blessures aux personnes.	Impressions et papeterie.	Autres dépenses.	Entretien de matériaux commun aux points term. Dt.	Entretien de matériaux commun aux points term. Av.	Total—Entretien des voies et structures.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	3,017 05	1,990 85	98 00	169 14	10,184 32			122,682 27
Algoma Eastern	420 30	654 24	20 75	124 34	1,847 77	1,897 57		43,215 90
Atlantic, Quebec & Western		699 24			348 92			26,767 20
Bedlington & Nelson		16 44	2 05	8 15	32 89			2,807 50
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay		428 78	267 34	113 12	8 34			41,168 44
British Yukon	362 65	450 15	0 96					21,880 16
Canada & Gulf Terminal		448 74						8 819 08
Canada Southern	477 41	11,035 71	969 80	2,292 88	34 67	66,326 71	64,842 83	898,500 97
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	25,437 06	17,571 64	2,274 70	10,129 24	477 73	43,877 43	10,037 12	2,116,981 64
" " (Ile du Prince-Ed.)	4,444 53	2,511 91	8 44	493 82				170,116 85
Canadian Northern System	9,107 33	52 657 75	14,201 89	3,510 88	1,163 20	38,395 76	45,794 56	3,974,820 49
Canadien du Pacifique	53,731 21	107,866 59	48,981 42	24,340 52	1,302 28	198,415 41	28,270 63	11,400,538 89
Cap-Breton								6,245 67
Caraquet				62 15				17,163 00
Crow's Nest Southern		1,144 79	643 08	116 00	413 87	114 25		91,706 10
Cumberland		82 32			83 87			20,948 36
Dominion Atlantic	277 36	1,991 10	132 81	413 39	459 74			206,863 46
Eastern British Columbia		547 82			43 97			10,590 47
Elgin & Havelock		9 23						4,612 07
Essex Terminal		11 78						12,708 04
Esquimalt & Nanaimo	598 83	1,748 72	107 49	69 44				87,821 12
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co		603 76						11,304 08
Grand-Tronc	19,859 77	54,325 89	1,334 92	5,290 97	1,489 42	49,107 29	419,115 16	4,409,695 28
Grand-Tronc-Pacifique	4,411 84	27,598 57	1,438 23	4,311 34	109,59	4,667,25	235 41	1,887,451 28
Hereford		411 26	0 40	127 39	163 62	822 02		36,118 57
Inverness Railway & Coal Co		324 01	5 00	77 36	50 00			37,998 64
International of New Brunswick		974 01		73 51		250 00		47,330 15
Kent Northern				20 87				7,090 05
Kettle Valley		210 78			17 75			7,963 36
Klondike Mines	Not operated							
London & Port Stanley	Cr. 809 88	169 96		35 77		24 20	4,312 76	18,388 70
Lotbinière & Mégantic	101 42	62 76						9,610 78
Maine Central				10 70				2,102 20
Manitoba Great Northern		585 18	133 95	141 41	10 85	820 91		61,444 25

Maritime Coal, Railway & Power Co.						360 00		11,752 32
Massawippi Valley		1,306 57	2 37	65 17	70 03	662 64		70,005 97
Midland Railway Co. of Manitoba		110 08	100 00	113 70		46,673 53		56,104 71
Moncton & Buctouche		34 30						7,115 87
Montreal & Atlantic		1,677 67	1,747 36	354 66	45 50	3,765 84		212,120 88
Montreal & Province Line		238 42		12 60	132 00	7 49		37,153 00
Montreal & Vermont Junction		302 15		31 45	51 24			21 403 22
Morrissey, Fernie & Michel					2,553 36	18 25		13,519 35
Napierville Junction		63 66		9 65				12,761 52
National Transcontinental, exploité par le ministère des chemins de fer de l'Etat		3,320 52		49 97		550 00		153,019 77
Nelson & Fort Sheppard		296 72	574 20	84 95	Cr 18 84	3,292 00		39,525 98
New Brunswick Coal & Railway Co.		1,077 40						20,831 84
*New Brunswick & P. E. Island		586 09		90 93				23,175 32
New Westminster Southern		48 14	23 87	28 27	Cr. 11·72			7,314 81
Northern New Brunswick & Seaboard					148 50			741 07
North Shore								70 96
Ottawa & New York		920 40	215 14	8 85	27 72	1,454 21		99,635 72
Père-Marquette	2,157 99	2,421 50	522 10	367 06	16 00	89,534 37	804 17	279,616 98
Québec Central		3,218 06	848 60	177 62	54 00	720 00		181,026 44
Quebec, Montreal & Southern		418 68	1,231 00	245 91		290 00	6,639 89	101,572 89
Québec Oriental		1,085 71	80 00		241 20			35,590 51
Quebec Railway, Light & Power Co.		101 03	4 23	9 67		393 06		8,001 80
Roverval—Saguenay	13 56	400 51	115 66		13 90	124 34		20,762 91
Red Mountain		15 24	5 42	19 90	Cr.. 4 04			9,322 63
Rutland & Noyan	0 63	42 88	4 15	5 70	0 04	85 31	80 45	3,395 70
Salisbury & Albert		120 00			18 00			10,268 14
Schomberg & Aurora		12 55						6,516 89
Stanstead, Shefford & Chambly		268 27		12 60	102 96	114 11		29,098 99
St-Clair, Tunnel		13 54		14 29				24,239 79
**St-Jean et Québec		2,126 23		78 49		300 00		21,473 38
St. Lawrence & Adirondack		890 67	126 01	20 97	24 37	16,464 24		78,108 89
St-Martin								7,866 47
Sydney & Louisburg		646 56			3,220 95			89,609 46
Témiscouata		678 50	18 25	10 26	197 64			48,712 00
Temiskaming & Northern Ontario		5,567 60	71 96	767 32	3 30	1,623 50	7,066 29	396,355 10
Mille-Iles	370 32	69 63		15 75				5,570 84
Toronto, Hamilton & Buffalo		1,942 67	1,559 00	539 42		1,822 98	40,461 84	201,047 88
Vancouver, Victoria & Eastern	351 99	1,994 91	1,145 17	414 87	Cr. 5 73	210 58		252,627 72
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.	14 41	9 47						379 16
Victoria & Sidney, C.-B.	9,264 25	152 21						16,587 55
Wabash (En Canada)	48 17			3 25	245,89	321,546 11	834 39	324,228 69
York & Carleton		6 29						1,218 77
Total final	133,658 20	319,323 81	79,015 72	55,435 67	25,365 07	894,731 36	Cr. 628,545 50	28,762,906 91

*Depuis le 1er août 1914. **Depuis le 1er janvier 1915, seulement.

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien du matériel.							
	Surintendance.	Locomotives à vapeur, réparations.	Locomotives à vapeur, renouvell.	Locomotives électriques, réparations.	Locomotives électriques, renouvell.	Wagons à passagers, réparations.	Wagons à passagers, renouvellement.	Wagons pour fret, réparations.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	5,165 92	27,196 64				4,766 78		37,379 09
Algoma Eastern	2,077 39	9,283 48				2,290 49		12,708 63
Atlantic, Quebec & Western		12,413 51				4,314 64		414 73
Bedlington & Nelson	4 78	95 45						
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	569 57	5,138 87				1,653 16		1,561 88
British Yukon	1,049 37	4,233 78				1,161 24		2,046 25
Canada & Gulf Terminal	387 40	1,508 87				322 23		80 81
Canada Southern	42,980 19	435,930 36	103,758 21	7,538 52	13,019 00	36,981 29	18,746 15	365,178 96
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	89,095 04	855,418 86				365,617 38		757,750 37
" " (Ile du P.-Edouard)	8,278 50	38,135 00				18,927 96	333 11	20,010 20
Canadian Northern System	79,199 63	1,215,486 86	14,883 68	6,964 67		412,929 77	2,214 60	969,288 57
Canadien du Pacifique	370,512 77	3,771,443 25	103,974 50			1,511,032 40	60,898 26	3,944,958 50
Cap-Breton		635 96				276 73		7 40
Caraquet	945 00	3,990 00				483 00		752 54
Crow's Nest Southern	585 25	6,862 67				988 49		8,625 41
Cumberland	735 53	3,765 44				354 71		3,012 88
Dominion Atlantic	3,759 82	53,607 38	12,000 00			17,751 18		14,569 78
Eastern British Columbia	355 67	2,329 99				243 14		1,353 14
Elgin & Hevelock		1,071 15				41 89		
Essex Terminal		1,343 41						
Esquimalt & Nanaimo	3,054 58	26,635 29				11,731 21		8,086 14
Ferdericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.		19,974 96				1,627 02		
Grand-Tronc	112,961 47	2,763,253 41				503,011 52		2,352,166 42
Grand-Tronc-Pacifique	118,496 96	669,849 59				147,063 81		296,783 82
Hereford	603 11	7,226 09	Cr. 40·75			2,081 34	0 44	4,343 79
Inverness Railway & Coal Co.	1,781 84	12,452 05				995 12		9,883 92
International of New Brunswick	158 28	5,041 47				631 51		1,278 02
Kent Northern	525 00	2,700 00				300 00		100 00
Kettle Valley	193 00	458 13						108 00
Klondyke Mines	Non en opéra-	tion.						
London & Port Stanley	884 81	15,191 43	47 14			2,978 17	23 88	185 40
Lotbinière & Mégantic		1,019 31				87 32		477 88
Maine Central	102 33	496 05	Cr. 6 53			386 06	04	1,307 96
Manitoba Great Northern	502 76	2,280 01				938 31		1,392 12
Maritime Coal, Railway & Power Co.	1,200 00	3,711 65				374 00		35 74

Massawippi Valley	1,348 17	17,526 75				3,232 15		13,445 90
Midland Railway of Manitoba	3,665 61	14,682 12				11,835 15		8,218 98
Moncton & Buctouche		944 61				470 06		837 35
Montreal & Atlantic	4,411 92	44,393 61				836 17		7,308 52
Montreal & Province Line	341 58	Cr. 448 92	1,638 31			Cr. 344 28	825 19	Cr. 620 21
Montreal & Vermont Junction	853 92		1,638 25			20 22	1,375 37	69 22
Morrissey, Fernie & Michel		5,808 03				5,211 29		
Napierville Junction	328 79	3,865 60				988 44	1,703 75	233 92
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)								
" " (Ile du P.-Edouard)	4,497 85	13,797 78				1,447 43		13,629 05
Nelson & Fort Sheppard	471 97	2,675 33				897 34		520 30
New Brunswick Coal & Railway Co		3,993 38				261 77		1,693 92
*New Brunswick & P.E. Island	37 96	5,009 88				715 40		2,034 96
New Westminster Southern	210 77	1,364 83				561 22		
Northern New Brunswick & Seaboard						10 40		
North Shore								
Ottawa & New York	5,771 25	27,136 72				1,717 79		5,234 80
Père-Marquette	10,969 61	121,791 73	377 93			17,212 82	138 01	6,085 50
Québec Central	9,424 88	39,178 19	13,750 00			15,274 32	8,250 00	39,510 55
Quebec, Montreal & Southern	8,880,66	25,360 71				7,246 07		128,383 00
Québec Oriental		9,185 73				2,378 79		1,140 59
Quebec Railway, Light & Power Co	436 93	5,243 07				1,938 62		12,253 33
Roberval—Saguenay	541 44	2,295 44		1,576 88		1,042 95		3,202 54
Red Mountain	79 70	557 83						
Rutland & Noyan	84 78	655 19	141 67			210 10	110 08	547 40
Salisbury & Albert		6,115 32				464 89		787 24
Schomberg & Aurora		203 08						1,208 40
Stanstead, Shefford & Chambly	345 07	24 60	1,843 12			208 94	550 25	743 75
St-Clair, Tunnel	1,284 10			12,131 36				196 99
**St-Jean & Québec	150 00	1,896 35				131 66		127 74
St. Lawrence & Adirondack	3,798 52	4,339 64	10,721 29			7,746 92		1,896 33
St-Martin		555 11				92 13		
Sydney & Louisburg	1,773 12	61,575 76				2,186 88		89,244 55
Témiscouata	2,920 55	7,821 35				2,698 63		7,535 17
Temiskaming & Northern Ontario	9,048 72	92,500 82	14,784 00			56,974 65	13,972 76	22,737 00
Mille-Iles		502 57				96 16		
Toronto, Hamilton & Buffalo	11,178 57	70,979 88	5,498 38			13,226 06	1,771 20	31,061 13
Vancouver, Victoria & Eastern	3,358 66	27,208 92				9,451 07		9,896 37
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	11 64	262 36				6 34		29 00
Victoria & Sydney, C.-B	206 50	4,108 86				102 51		481 26
Wabash (en Canada)	14,098 42	211,486 02	34 20			29,217 16	17 57	163,829 04
York & Carleton			77 00					
Total final	946,697 63	10,814,778 62	285,120 30	28,211 43	13,019 00	3,238,110 09	110,930 66	9,389,351 94

*Depuis le 1er août 1914. **Depuis le 1er janvier 1915, seulement.

TABLEAU 8—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien du matériel—*Suite.*							
	Wagons pour fret—Renouvellement.	Matériel électrique pour wagons—Réparations.	Matériel pour travaux—Réparations.	Matériel pour travaux—Renouvellement.	Matériel de renflouage—Réparations.	Matériel de renflouage—Renouvellement.	Machines et outils d'ateliers.	Matériel de force motrice.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay			3,457 74				2,226 10	
Algoma Eastern			293 40				398 96	
Atlantic, Quebec & Western			467 99				976 06	
Bedlington & Nelson			51 54					
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay			534 47				235 32	
British Yukon			1,147 92				294 8	
Canada & Gulf Terminal								
Canada Southern	128,685 18		1,328 88	12,242 33			8,942 34	11,832 07
Chemin de fer de l'Etat— (Intercolonial)			49,826 16		7,331 13		65,746 58	
" " (Ile du Prince-Ed)			1,838 41				3,116 44	
Canadian Northern System	70,800 28	25,242 89	83,400 90	685 52			93,285 13	1,388 56
Canadien du Pacifique	480,840 35		302,771 13	110,414 72	9,392 66		553,488 05	
Cap-Breton								
Caraquet	540 08				460 00		525 00	
Crow's Nest Southern			1,088 90				238 13	
Cumberland			Cr. 1,101 19					
Dominion Atlantic			2,802 07				380 11	
Eastern British Columbia							148 04	
Elgin & Havelock								
Essex Terminal	20 75						8 15	
Esquimalt & Nanaimo			1,981 33				1,686 02	
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	93 35						6 10	
Grand Tronc			95,552 59		114,067 00		256,815 24	2,391 68
Grand-Tronc-Pacifique			49,704 34				76,103 61	Cr 3,756 69
Hereford	54 32		318 50	8 09			87 76	
Inverness Railway & Coal Co.			51 02				919 86	
International of New Brunswick			179 82					
Kent Northern			100 00					
Kettle Valley								
Klondike Mines	Not operated							
London & Port Stanley	5 53		5,476 84	15 06			605 57	83 85
Lotbinière & Mégantic							410 58	
Maine Central	6 70		29 57	0 60			26 86	
Manitoba Great Northern			762 81				146 63	
Maritime Coal, Railway & Power Co.			380 04				106 96	

Massawippi Valley			208 25				913 76	
Midland Railway of Manitoba			163 96				957 38	
Moncton & Buctouche			532 75				114 22	
Montreal & Atlantic	6,443 13		58 36	7,557 23			4,419 39	
Montreal & Province Line	1,042 18		10 58	241 00			37 64	
Montreal & Vermont Junction	6,063 95			90 37				
Morrissey, Fernie & Michel							1,289 54	
Napierville Junction			69 49					
National Transcontinental, exploité par le min. des chemins de fer de l'Etat			1,352 65				748 73	
Nelson & Fort Sheppard			476 37				214 10	
New Brunswick Coal & Railway Co							3,270 40	
*New Brunswick & P.E. Island			0 20				1 00	
New Westminster Southern			173 67				72 74	
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa & New York			2,050 15	56 16			3,702 56	
Père-Marquette	Cr. 143 49		1,468 18	4 04	4,777 74		7,431 50	1,058 19
Québec Central			1,206 35				5,342 66	
Quebec, Montreal & Southern	798 39		879 74	109 94			932 54	
Québec Oriental			411 62				1,016 28	
Quebec Railway, Light & Power Co			52 80				194 10	
Roberval-Saguenay							615 01	61 43
Red Mountain			105 19					
Rutland & Noyan	186 60		7 65	37 40			25 35	
Salisbury & Albert							129 35	
Schomberg & Aurora								
Stanstead, Shefford & Chambly	2,368 82		29 25	170 70			277 56	
Ste-Clair, Tunnel							53 31	18,368 79
**Saint-Jean et Québec			8 05				11 12	
St. Lawrence & Adirondack			183 27	1,728 04			9 16	
St-Martin								
Sydney & Louisburg			2,553 74					
Témiscouata			444 80				459 38	
Temiskaming & Northern Ontario	21,567 96		35,703 48	3,337 44			4,381 32	
Mille-Iles							31 58	
Toronto, Hamilton & Buffalo	30,160 64		3,641 74	1,242 98			4,402 41	
Vancouver, Victoria & Eastern			3,181 88		1,847 02		1,027 50	
Victoria Terminal Railway & Ferry Co							3 00	
Victoria & Sidney, C.-B.							48 04	
Wabash (en Canada)	3,950 54						11,266 98	
York & Carleton								
Total final	753,485 26	25,242 89	657,419 35	137,941 62	137,875 55		1,120,324 07	31,427 88

*Depuis le 1er août 1914. **Depuis le 1er janvier 1915, seulement.

TABLEAU 8.—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Entretien du matériel.						Dépenses du trafic.	
	Blessures aux personnes.	Papeterie et impressions.	Autres dépenses.	Entretien de voies communes, parcs, etc. Dt.	Entretien de voies communes, parcs, etc. Av.	Total de l'entretien du matériel.	Surintendance	Agences extérieures.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	23 83	168 22	4,858 33			85,242 65	3,727 72	212 31
Algoma Eastern		131 64	932 28			28,116 27	1,395 12	2,085 04
Atlantic, Quebec & Western						18,586 93		
Bedlington & Nelson						151 77		
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	138 54	20 26	20 57			9,872 64	547 31	1,578 01
British Yukon	0 32	6 96				9,940 70	2,498 24	2,554 59
Canada & Gulf Terminal			24 00			2,323 31	580 34	
Canada Southern	2,564 30	4,229 59	25 35	2,826 77		1,196,809 49	74,853 27	64,250 08
Ch. de fer de l'Etat (Intercolonial)	2,164 89	10,661 73	23,573 07	8,407 26		2,235,592 47	58,261 59	115,399 49
" " (Ile du P.-E.)	31 27	417 07	1,668 13			92,756 09	2,973 82	5,550 32
Canadian Northern System	10,334 64	6,351 26	3,196 78	9,219 16	126 05	3,004,746 85	190,618 62	172,340 67
Canadien du Pacifique	46,991 54	35,562 52		6,202 49	518 10	11,307,965 04	567,595 31	1,562,269 68
Cap-Breton						920 09		
Caraquet			485 00			8,180 62	500 00	
Crow's Nest Southern	138 95	20 03	21 38			18,569 21	588 72	1,768 50
Cumberland			140 32			6,907 69		
Dominion Atlantic	36 50	122 58				105,029 42	8,286 05	2,520 48
Eastern British Columbia			5 35			4,435 33		25 00
Elgin & Havelock						1,113 04		
Essex Terminal						1,372 31		
Esquimalt & Nanaimo		50 31				53,224 88		
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.						21,701 43		
Grand-Tronc	9,720 06	15,909 12	9,259 98	10,539 12	169,523 82	6,076,123 79	235,430 68	633,376 35
Grand-Tronc-Pacifique	1,547 18	2,872 84	252,658 16			1,611,323 62	63,629 29	71,006 29
Hereford	0 40	45 00	236 15			14,964 24	806 74	97 77
Inverness Railway & Coal Co		77 36	740 05			26,901 22	98 16	
International of New Brunswick			0 69			7,289 79	350 00	9 70
Kent Northern						3,725 00		
Kettle Valley			1 53			760 66	279 40	
Klondike Mines	not operated.							
London & Port Stanley	164 83	41 41				25,703 92	1,539 08	2,144 82
Lotbinière et Mégantic			674 76			2,669 85		
Maine Central		7 64	46 15			2,403 43	181 69	20 82
Manitoba Great Northern	91 86	12 59	13 01			6,140 10	389 42	1,171 27
Maritime Coal, Railway & Power Co						5,808 39		

Massawippi Valley	2 62	86 71	1,187 47			37,951 78	2,098 38	479 80
Midland Railway of Manitoba	460 72	202 03	32 66	1,717 00		41,935 61	2,287 29	6,545 77
Moncton & Buctouche			1,057 50			3,956 49		
Montreal & Atlantic		337 70				75,766 03		
Montreal & Province Line	0 26	42 39	211 56			2,977 18	423 86	487 80
Montreal & Vermont Junction	0 66	105 99	528 84			10,746 79	1,059 41	1,366 18
Morrissey, Fernie & Michel			1,100 00			13,408 86		
Napierville Junction	37 67	45 13				7,272 79	608 41	
National Transcontinental, exploité par le min. des ch. de fer de l'Etat		13 62	437 83			35,924 94	2,733 66	1,136 50
Nelson & Fort Sheppard	124 41	18 06	18 55			5,416 43	466 45	1,317 17
New Brunswick Coal & Railway Co						9,219 47		
*New Brunswick & P.E. Island		1 99				7,801 39	61 20	14 75
New Westminster Southern	48 29	6 33	6 59			2,444 44	207 77	635 86
Northern New Brunswick & Seaboard			9 90			20 30	200 00	
North Shore								
Ottawa & New York	24 94	18 92	16 12	62 46		45,791 87	4,655 30	531 71
Père Marquette	2,189 80	531 56		513 66		174,406 78	20,227 44	28,167 48
Québec Central	204 58	172 46	4,049 06	75,795 40	81,258 94	130,899 51	10,004 26	9,840 91
Quebec, Montreal & Southern	204 05	612 46				173,407 56	6,195 74	304 45
Québec Oriental			12 60			14,145 61		
Quebec Railway, Light & Power Co	1 13	25 15	2,963 14			23,108 27		566 46
Roverval—Saguenay			312 59	437 76		10,086 04	765 25	
Red Mountain	4 93					747 65	73 00	274 63
Rutland & Noyan	1 29	4 67				2,012 18	243 33	344 53
Salisbury & Albert			1,519 08			9,015 88		
Schomberg & Aurora						1,411 48		
Stanstead, Shefford & Chambly	0 26	42 39	211 56			6,816 27	428 01	572 13
Ste-Clair, Tunnel		37 05				32,071 60		
**St-Jean et Québec						2,324 92	929 05	168 40
St. Lawrence & Adirondack	46 77	236 63	1,501 24			32,207 81	3,503 55	3,318 74
St-Martin						647 24		
Sydney & Louisburg			9 01			157,343 06	1,190 23	
Témiscouata		59 13	6,861 89			28,800 90	2,511 13	
Temiskaming & Northern Ontario	96 88	919 97	Cr. 916 86		1,125 42	273,982 72	10,533 92	298 08
Mille-Iles						630 31		
Toronto, Hamilton & Buffalo	1,045 00	449 71			7,375 93	167,281 77	14,010 79	1,239 10
Vancouver, Victoria & Eastern	844 97	87 15	91 43	13 36		57,008 33	2,555 50	7,509 56
Victoria Terminal Railway & Ferry Co						312 34	59 07	
Victoria & Sydney, C.-B						4,947 17	1,031 63	
Wabash (en Canada)	104 36	1,200 93	812 83	120,192 65	1,840 78	554,369 92	23,521 25	66,939 91
York & Carleton			192 15			269 15		
Total final	79,392 70	81,966 26	320,807 78	235,927 09	Cr. 261,769 04	28,146,261 08	1,327,715 45	2,770,441 11

*Depuis le 1er août 1914.
**Depuis 1er janvier 1915, seulement.

TABLEAU 8.—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Dépenses du trafic.							Gestion des transports.
	Publicité.	Associations de trafic.	Grande vitesse, marchandises.	Agences industrielles et d'immigration.	Impressions et papeterie.	Autres dépenses.	Dépenses totales du trafic.	Surintendance.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Hudson Bay	984 89	145 95	11 94		340 97	106 31	5,530 09	5,373 71
Algoma Eastern	377 48	141 99			185 87	29 88	4,215 38	3,262 47
Atlantic, Quebec & Western								
Bedlington & Nelson								11 42
Brandon, Saskatchewan & Hudson Bay	864 84	60 89		373 42	279 16	3 28	3,706 91	1,769 94
British Yukon	1,787 01				483 45		7,323 29	,2206 59
Canada & Gulf Terminal	42 73						623 07	992 50
Canada Southern	16,304 76	2,388 50	53,442 72	73 38	53,995 69	Cr. 337 08	264,971 32	82,546 34
Chemins de fer de l'Etat (Intercolonial)	51,648 51	3,899 35			31,089 26	71 14	260,369 34	78,499 96
" " (Ile du Prince-Ed.)	870 45				831 69		10,226 28	4,934 76
Canadian Northern System	131,110 98	9,782 86		16,598 28	40,802 70	1,741 17	562,995 28	322,666 86
Canadien du Pacifique	506,240 31	53,432 55		21,238 37	277,161 21	2,226 54	2,990,163 97	1,166,487 53
Cap-Breton	25 00						25 00	550 00
Caraquet						348 78	848 78	
Crow's Nest Southern	661 76	72 66		355 45	309 54	4 38	3,761 01	1,484 62
Cumberland	8 50	20 00					28 50	733 50
Dominion Atlantic	6,476 99	427 15			2,261 41		19,972 08	4,431 66
Eastern British Columbia							25 00	2,214 36
Elgin & Havelock								
Essex Terminal	42 50	135 50					178 00	1,800 00
Esquimalt & Nanaimo	292 90				74 85		367 75	8,568 05
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co		69 63					69 63	
Grand-Tronc	105,532 94	31,037 31	49,319 79	9,130 57	104,696 77	1,948 13	1,170,472 54	365,674 52
Grand-Tronc-Pacifique	47,553 62	1,222 76	250 00	4,304 00	22,730 31	448 64	211,144 91	113,063 33
Hereford	572 08	22 87	0 21	45 55	241 60	1 13	1,787 95	1,211 12
Inverness Railway & Coal Co	283 18			8 62	38 68		428 64	441 77
International of New Brunswick	133 34				277 47		770 51	921 79
Kent Northern								525 00
Kettle Valley	59 10				193 87		532 37	560 24
Klondike Mines	Non exploité.							
London & Port Stanley	289 91	103 80	92 86		712 33		4,882 80	1,537 10
Lotbinière & Mégantic	8 00	97 47			21 86		127 33	
Maine Central	126 84	5 09	0 06	10 15	53 65	0 63	398 93	264 44
Manitoba Great Northern	350 74	53 04		231 28	207 53	2 84	2,406 12	973 02

Maritime Coal, Railway & Power Co.								990 00
Massawippi Valley	474 93	196 03			38 50		3,287 64	4,142 46
Midland Railway of Manitoba	3,351 21	184 05		1,030 25	959 31	13 25	14,371 13	3,908 31
Moncton & Buctouche								
Montreal & Atlantic								10,279 77
Montreal & Province Line	66 74	49 15			240 17	1 36	1,269 08	503 33
Montreal & Vermont Jonction	212 32	64 69	0 54		599 91	3 42	3,306 47	1,495 39
Morrissey, Fernie & Michel								2,040 00
Napierville Jonction	6 00	106 29		0 38	59 56		780 64	522 41
National Transcontinental, exploité par le départ. des ch. de fer du gouvern. canadien	676 30				743 64		5,290 10	6,767 80
Nelson and Fort Sheppard	781 02	48 94		337 31	234 36	2 81	3,188 06	1,327 23
New Brunswick Coal & Railway Co.		72 12					72 12	
*New Brunswick & P.E. Island	41 40				229 63		346 98	69 83
New Westminster Southern	65 30	32 52		115 35	114 53	1 60	1,172 93	411 36
Northern New Brunswick & Seaboard						130 93	330 93	
North Shore								
Ottawa & New York	820 32	186 42	21 89		2,502 24	2 11	8,719 99	2,503 37
Père-Marquette	1,906 58	1,385 65	1,963 02		9,084 38		62,734 55	22,288 01
Quebec Central	4,084 59	1,051 56			2,165 83	193 77	27,340 92	10,033 39
Quebec, Montreal & Southern	29 55	156 33		0 38	555 62		7,242 07	4,890 09
Quebec Oriental								
Quebec Railway, Light & Power Co.	942 54	49 73			16 31	44 56	1,619 60	854 14
Roberval-Saguenay	105 70	55 25			3 50	365 32	1,295 02	783 85
Red Mountain		14 71			45 45	0 69	408 48	113 27
Rutland & Noyan	87 37	13 46	29 83	0 98	105 64	3 00	828 14	111 56
Salisbury & Albert	26 02				6 00		32 02	
Schomberg & Aurora								
Stanstead, Shefford & Chambly	131 87	45 14	0 12		241 10	1 36	1,419 73	633 85
St. Clair Tunnel								5,966 97
**St-Jean et Québec	60 00				178 35		1,335 80	805 94
St-Laurent & Adirondack	807 80	7 20	204 75	126 08	674 66	60 98	8,703 76	3,741 93
St-Martin								
Sydney & Louisbourg	1,152 15	194 75					2,537 13	2,854 00
Temiscouata	778 12	157 14			352 24		3,798 63	1,891 90
Temiskaming & Northern Ontario	2,538 85	622 77		2,297 19	1,877 14		18,167 95	14,884 52
Milles-Isles								600 00
Toronto, Hamilton & Buffalo	2,382 66	515 82	638 21		1,494 94		20,281 52	23,471 39
Vancouver, Victoria & Eastern	3,483 75	308 58		1,614 07	1,334 40	67 28	16,873 14	6,601 66
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.					0 24		59 31	23 37
Victoria & Sidney, C.-B.					3 72		1,035 35	412 91
Wabash (en Canada)	3,908 53	2,096 80			10,872 39	91 80	107,430 68	14,702 93
York & Carleton								
Total final	901,570 98	110,734 47	105,975 94	57,891 06	571,723 63	7,580 01	5,853,632 65	2,324,438 59

*Depuis le 1er août 1914.
**Depuis le 1er janvier 1915, seulement.

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer	Gestions des transports.						
	Mouvement des trains.	Employés de gares.	Associations de pesage et de service de wagons.	Docks à houille et à minerai.	Fournitures et dépenses des stations.	Chefs de parcs et leurs commis.	Conducteurs et serre-freins de parcs.	Aiguilleurs et signaleurs.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central et baie d'Hudson	1,387 92	14,536 89	210 43	16,339 64	2,414 00	230 00	5,825 31	321 70
Algoma Eastern	971 40	4,402 25	48 96	8,748 26	390 84		67 41	
Atlantic, Quebec & Western	312 25	6,283 35			1,074 79			
Bedlington & Nelson	8 17							
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson	722 85	7,872 55	57 82		1,470 05			
British Yukon	952 54	13,263 89			1,257 16		262 85	
Canada & Gulf Terminal		2,285 89	1,147 95		641 85			
Canada Southern	18,121 52	170,599 31	1,080 52		20,970 38	65,070 20	187,474 39	28,222 93
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	190,761 48	880,278 46	1,582 87		112,487 08	57,733 16	222,992 35	17,223 87
" " (Ile du P.-E.)	5,278 24	76,680 04			8,961 67	3,427 24	7,285 32	
Canadien Nord, réseau du	120,100 65	1,471,013 85	7,256 24	2,918 19	140,595 44	103,663 02	274,432 95	11,695 40
Pacifique Canadien	564,686 82	5,637,311 31	10,974 54		515,272 14	318,890 92	1,315,838 32	128,595 80
Cap-Breton		1,110 00			1 70		1,664 00	
Caraquet		4,500 45			719 00			
Crow's Nest Southern	720 50	7,170 45	83 44		448 69			
Cumberland	726 00	5,008 65	2,293 05		403 25	884 33	9,208 44	
Dominion Atlantic	3,839 17	61,934 99			6,173 63	3,917 48		
Eastern British-Columbia		1,780 80	49 09		46 91			
Elgin & Havelock		520 00						
Essex Terminal		2,282 30	60 00					
Esquimalt & Nanaimo	8,838 12	45,578 05	217 89		3,312 94	29 20	5,688 68	
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.		1,360 34					935 28	
Grand-Tronc	150,145 55	2,619,691 54	12,068 98		246,930 04	210,794 50	782,779 78	96,117 95
Grand-Tronc-Pacifique	52,105 91	366,010 18	2,341 77	84 25	50,933 49	31,500 28	75,866 87	6,804 61
Hereford	1,522 74	5,086 50	42 17		553 04			
Inverness Railway & Coal Co.	440 52	5,761 78			542 75		2,057 53	30 00
International of New Brunswick	1,064 93	3,819 89			337 38	201 53	445 45	
Kent Northern		1,621 58			500 00			
Kettle Valley	140 00	55 38						
Klondike Mines	non opéré							
London & Port-Stanley	1,057 76	12,529 76	191 17		457 38	2,291 19	7,156 02	208 21
Lotbinière et Mégantic		1,302 36			221 80			
Maine Central	108 99		3 72					
Manitoba Great Northern	287 77	5,580 16	58 26		1,019 76			
Maritime Coal, Railway & Power Co.		1,320 00			9 70			

Massawippi Valley	2,715 48	23,525 54	85 87		1,424 07			
Midland Railway of Manitoba	10 38	30,107 36	117 26		14,887 70	1,276 17	4,560 17	27 07
Moncton & Bouctouche		2,115 23						
Montreal & Atlantic	7,096 25	68,961 79	33 32		7,654 15	2,018 96	8,862 35	310 25
Montreal & Province Line	246 56	5,386 52			1,316 02			
Montreal & Vermont Jonction	738 55	3,625 85			780 26			
Morrissey, Fernie & Michel		2,185 00						
Napierville Jonction	233 68	2,560 22	0 70		300 47			Cr. 0 19
National, Transcontinental, exploité par le départ. des chemins de fer et canadiens	662 49	5,672 58			4,798 08	103 59	205 10	
Nelson & Port Sheppard	677 83	3,098 38	45 04		375 27			
New Brunswick Coal Railway Co		2,496 00						
*New Brunswick & P.E. Island	406 62	3,029 82			217 21		349 20	
New Westminster Southern	117 10	5 40	37 62		10 56			
Northern New Brunswick & Seaboard		299 00						
North Shore								
Ottawa & New York	1,386 16	18,937 84	77 99		Av. 3,094 70		1,706 10	217 76
Père-Marquette	10,530 65	87,075 39	2,489 04		6,017 47	4,438 05	21,186 27	851 22
Quebec Central	6,858 70	78,972 27	639 85		9,453 30	1,073 48	4,056 50	
Quebec, Montreal & Southern	2,241 21	26,993 40	134 17		2,929 85		1,136 41	60 00
Quebec Oriental	317 25	6,621 38			1,058 02			
Quebec Railway, Light & Power Co	828 54	5,580 75	203 35		707 34	269 01	884 57	1,276 77
Roberval-Saguenay	666 25	4,142 06	20 59		1,940 46		6 00	695 03
Red Mountain	80 54	3,451 60	19 16		301 61			
Rutland & Noyan	46 18	646 98	0 42		63 48	42 09	145 20	25 35
Salisbury & Albert		1,272 00			52 16			
Schomberg & Aurora					31 00			
Stanstead, Shefford & Chambly	689 04	8,922 75			1,190 24	35 40	15 60	396 00
St. Clair, tunnel	6,501 63						13,612 19	618 15
**S.-Jean et Québec	54 16	1,612 02			374 18	1 32	24 91	
St-Laurent et Adirondack	1,364 34	16,498 89	122 27		3,713 36			
St-Martin		292 50	793 80					
Sydney et Louisbourg	5,383 25	21,428 11	17,697 34		2,198 64	6,455 07	47,944 54	705 84
Temiscouata	1,500 00	10,312 40	141 26		990 21			
Temiskaming & Northern Ontario	13,265 26	123,165 01	371 36		14,691 70	11,213 44	20,638 67	1,444 98
Mille-Iles		4,207 07	29 23		720 94			
Toronto, Hamilton & Buffalo	12,504 63	115,552 35	400 63		8,095 30	9,862 45	25,586 49	2,758 45
Vancouver, Victoria & Eastern	2,278 47	45,748 61	317 39		5,707 45	1,560 02	9,015 89	314 45
Victoria Terminal Railway & Ferry Co		240 48			41 15			
Victoria & Sidney, C.-B.		3,769 23			644 77			
Wabash (en Canada)	11 49	20,351 07	4,541 64		2,018 12		1,449 37	4 72
York & Carleton								
Total	1,203,714 49	12,197,514 80	68,088 16	28,090 34	1,209,685 66	836,982 10	3,061,446 48	298,826 32

*Au premier août 1914.
**Du premier janvier 1915 seulement.

TABLEAU 8—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestion des transports—*Suite.*							
	Fournitures et dépenses des cours.	Mécaniciens des cours.	Dépenses remises à locomotives.	Combustibles pour locomotives des cours.	Eau pour locomotives des cours.	Huile pour locomotives des cours.	Autres fournitures pour locomotives des cours.	Opérations des cours communs et terminus.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central et baie d'Hudson	32 89	4,151 79	925 47	6,740 72	407 97	92 97	73 01	
Algoma Eastern		55 66		75 37		3 22	2 00	2,068 50
Atlantic, Quebec & Western								
Bedlington & Nelson								
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson								
British Yukon		225 87		598 29		16 23	4 16	
Canada & Gulf Terminal								
Canada Southern	8,588 49	96,856 48	25,963 65	131,142 39	6,619 37	1,595 37	1,922 60	667,781 78
Canadian Government Ry. (Intercolonial)	26,256 08	138,874 72	43,297 43	201,672 46	9,413 45	1,928 04	2,169 52	141,515 96
" " (P.E. Island)	84 19	8,913 11	239 26	6,102 72	249 50	124 57	88 46	
Canadian Northern, réseau du	6,509 47	189,519 41	63,302 22	282,619 50	20,255 71	5,767 96	2,618 10	267,057 58
Canadien du Pacifique	37,807 51	843,674 96	330,195 37	940,641 84	53,568 50	12,456 10	18,678 47	341,137 54
Cap-Breton								
Caraquet			480 00					
Crow's Nest Southern								
Cumberland								
Dominion-Atlantic		8,384 87	3,226 66	20,108 91	320 40	314 08	112 88	2,173 55
Eastern British-Columbia								
Elgin & Havelock		989 05	356 00					
Essex Terminal								
Esquimalt & Nanaïmo		3,817 52	680 14	1,444 69	148 92	80 31	29 14	4,111 50
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.								
Grand-Tronc	16,748 45	472,165 95	103,793 81	564,417 02	34,838 69	8,420 39	15,167 17	97,039 70
Grand-Tronc-Pacifique	2,009 64	50,637 09	22,188 06	102,813 67	4,499 22	1,307 02	1,512 92	69,658 57
Hereford		431 03		479 63	28 10	3 09		1,736 97
Inverness Railway & Coal Co.	88 90	1,809 26	522 42	3,221 10		108 44	27 19	
International of New Brunswick	3 28	88 70	203 65	425 75		20 93	0 66	2,069 00
Kent-Northern								
Kettle-Valley		13 60						
Klondike-Mines	non exploité.							
London & Port Stanley	99 02	7,514 78	2,352 08	3,487 77	136 19	57 04	40 24	
Lotbinière et Mégantic								
Maine-Central								
Manitoba Great-Northern								685 94

Maritime Coal, Railway & Power Co.		172 65	55 52	1,151 50	72 25	66 26	32 51	
Massawippi Valley								639 29
Midland Railway of Manitoba	139 18	2,564 25	1,873 63	9,264 79	7,96	233 21	192 75	6,868 00
Moncton & Boctouche								
Montreal & Atlantic	304 15	5,721 20	1,295 00	5,464 32	187 88	119 39	122 85	52,301 46
Montreal & Province Line			143 33	3 02	56 56			471 98
Montreal & Vermont Jonction								
Morrissey, Fernie & Michel		440 30						
Napierville Jonction	38 50			3,915 63				
National Transcontinental, exploité par le département des chemins de fer canadien	25	320 55	31 80	870 13				
Nelson & Fort Sheppard								2,090 71
New Brunswick Coal & Railway Co.								6,428 58
*New Brunswick & Prince Edward Island	35 22		102 44	629 22				
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick & Seaboard								
North Shore								
Ottawa et New-York	7 77	2,102 98	272 12	3,198 74	31 50	19 25	14 18	8,480 22
Père-Marquette	360 49	17,045 91	6,333 46	29,990 80	982 77	476 24	628 84	36,381 61
Quebec Central		3,786 60	1,532 37	8,353 45	69 28	199 22	23 61	7,894 52
Quebec, Montreal & Southern	233 17	1,087 61	750 00	11,197 35	356 48	50 49	20 03	435 00
Québec Oriental								
Quebec Railway, Light & Power Co.	101 42	408 68	0 05	560 54	2 00	0 41	14 83	
Roberval—Saguenay	9 25	33 77	1,728 15	2,068 25	216 78		3 20	
Red Mountain								
Rutland & Noyan	4 33	97 76	23 98	120 20	7 15	1 57	1 80	129 30
Salisbury & Albert								
Schomberg & Aurora								
Stanstead, Shefford & Chambly		36 00	143 50	3 02	61 04		8 57	573 87
St-Clair Tunnel	827 99		934 03			595 19	272 74	
**St-Jean et Québec			379 64	147 15				976 75
St-Laurent et Adirondack								83,721 55
St-Martin								
Sydney & Louisburg								
Témiscouata								
Temiskaming & Northern Ontario	670 58	13,809 44	4,559 82	24,523 63	558 93	431 20	238 84	3,389 28
Mille-Iles	11 58							
Toronto, Hamilton & Buffalo	613 02	20,901 37	4,221 85	40,501 34	2,331 28	459 23	228 69	
Vancouver, Victoria & Eastern	73 02	5,424 00	1,420 16	9,114 90	320 31	79 23	39 51	634 41
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.								
Victoria & Sidney, C.B								
Wabash (en Canada)	74 53	2,830 92	117 41	275 22	41 48	3 35	10 17	347,720 08
York & Carleton								
Total	101,732 37	1,904,907 84	623,644 48	2,416,345 02	135,789 67	35,030 00	44,299 64	2,156,173 20

*Du premier août 1914.
**Du premier janvier 1915.

TABLEAU 8.—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestion des Transports—*Suite.*							
	Opérations des parcs communs et terminus—Av.	Mécaniciens.	Mécaniciens de route.	Dépenses de remises à locomotives de route.	Combustible pour la locomotive de route.	Eau pour locomotives de route.	Lubricateurs pour locomotives de route.	Autres fournitures pour locomotives de route.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & Baie d'Hudson			28,740 81	10,789 53	69,438 30	3,858 79	1,065 73	828 02
Algoma Eastern			10,322 39	6,996 13	26,034 24	1,278 57	425 27	143 78
Atlantic, Quebec & Western			6,164 00	3,157 34	26,328 24	930 15	1,008 06	438 45
Bedlington & Nelson			199 93	47 78	210 28	20 08	2 19	0 39
Brandon, Saskatchewan & Baie d'Hudson			6,519 85	1,479 47	8,070 06	804 68	55 70	112 92
British Yukon			3,505 93	1,754 24	6,774 28	328 97	138 98	51 28
Canada & Gulf Terminal			1,736 28	644 19	6,593 79	114 98	578 57	
Canada Southern	10,327 16	27,794 00	313,028 64	77,731 47	680,628 95	35,097 44	9,175 00	5,509 86
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	78,349 00		663,869 18	322,240 00	1,807,268 57	69,026 94	25,844 58	19,232 80
" " (Ile du P.-E.)			32,329 47	12,709 58	61,027 95	2,209 97	1,316 52	905 12
Canadian Northern System	24,749 25	1,020 21	1,188,798 70	489,493 79	2,367,093 39	214,906 73	51,710 85	23,113 29
Canadien du Pacifique	156,842 25		3,594,005 60	1,180,530 39	6,969,916 64	494,848 77	116,841 61	103,815 60
Cap Breton			2,568 05		3,507 25		217 72	
Caraquet			1,650 00		12,729 75		715 77	
Crow's Nest Southern			8,546 79	1,371 44	14,293 58	1,118 96	186 39	115 48
Cumberland			8,018 42	2,113 37	9,992 25	201 00	649 75	37 16
Dominion Atlantic			43,169 79	20,945 50	96,889 50	2,952 45	1,544 44	712 27
Eastern British Columbia			2,691 02	1,062 15	2,209 36		290 06	104 41
Elgin & Havelock					1,954 89	14 10	100 98	157 83
Essex Terminal			1,851 45	720 20	2,841 14		9 53	
Esquimalt & Nanaimo			25,232 21	9,468 13	33,831 78	1,467 64	661 48	389 98
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.			4,085 95		13,814 09	79 74	466 94	
Grand-Tronc	550,687 21		1,503,869 23	367,279 28	3,799,630 39	191,404 43	38,405 87	59,550 91
Grand-Tronc-Pacifique	732 24		302,405 04	122,016 27	743,730 25	102,282 72	11,878 19	9,498 61
Hereford			6,095 31	2,758 47	16,078 26	723 52	167 33	164,85
Inverness Railway & Coal Co			6,554 68	2,235 72	14,851 09	429 41	593 96	337 42
International of New Brunswick	8 50		5,633 03	849 37	13,185 63	14 50	167 93	84 75
Kent Northern			917 79	355 05	2,971 82	85 79	293 00	
Kettle Valley			1,107 04	146 40	2,347 72	35 00	4 88	
Klondike Mines								
London & Port Stanley	non exploité		9,759 45	5,368 14	20,107 27	749 79	459 55	414 62
Lotbinière et Mégantic			1,246 27	560 06	3,020 22		145 89	
Maine Central			1,638 56	690 06	2,971 31	131 30	24 96	27 28
Manitoba Great Northern			3,650 40	838 24	5,605 14	265 71	33 50	48 12
Maritime Coal, Railway & Power Co			3,501 99	600 37	7,563 75	522 28	200 08	501 03

Massawippi, Vallée			16,619 11	5,855 25	25,982 25	1,170 99	254 85	488 70
Midland Railway of Manitoba			26,528 55	8,591 63	49,751 07	3,347 50	703 82	617 45
Moncton & Buctouche			2,022 54	532 40	4,217 71		389 23	55 16
Montreal & Atlantic			59,717 30	17,467 72	111,287 39	2,797 25	1,581 65	1,631 70
Montreal & Province Line			5,200 60	1,065 96	14,964 84	554 13	142 36	103 75
Montreal & Vermont Junction	59 68		6,305 24	19 50	12,329 16	832 55	119 02	143 19
Morrissey, Fernie & Michel			7,219 45	888 76	6,918 32	246 00		1,013 31
Napierville Junction			3,685 42	688 62	10,866 95	659 16	88 53	50 75
Transcontinental National, exploité par le départ. des chemins de fer canadiens			23,229 65	9,749 68	49,109 04	4,265 89	593 05	255 10
Nelson & Fort Sheppard	450 00		5,512 48	813 02	7,435 43	456 05	92 12	166 79
New Brunswick Coal & Railway Co			2,793 51		4,564 66	646 15	80 91	
*New Brunswick & Prince Edward Island			5,001 19	1,039 24	6,246 72	366 26	230 06	255 52
New Westminster Southern			2,516 86		2,572 05	1 47	21 09	31 19
Northern New Brunswick & Seaboard			449 40		531 25	62 55	6 00	
North-Shore				430 95	432 00		36 62	
Ottawa & New-York	401 63		11,730 17	6,721 00	26,876 77	1,450 24	418 22	224 59
Père Marquette	9,077 13		100,003 36	13,345 89	234,206 59	7,097 86	4,629 12	4,089 12
Quebec Central			58,555 65	14,202 31	187,279 15	623 59	3,521 36	483 09
Quebec, Montreal & Southern	948 00		14,132 65	6,662 81	49,293 63	3,321 56	928 51	411 89
Québec Oriental			6 228 75	3,503 91	23,698 13	44 25	1,130 50	451 05
Quebec Railway, Light & Power Co			2,659 73	238 46	8,813 04	141 25	132 68	207 49
Roberval—Saguenay		2,898 48	4,392 91	278 85	14,819 26	1,351 34	411 54	204 85
Red Mountain			2,032 16	392 77	2,536 55	56 99	10 29	10 28
Rutland & Noyan	124 38		651 27	212 50	1,203 49	38 98	26 71	14 46
Salisbury & Albert			2,402 74	441 00	6,623 77	8 25	159 17	
Schomberg & Aurora			2,503 13	813 20	903 15		160 82	
Stanstead, Shefford & Chambly			5,336 26	1,125 76	16,026 30	671 85	152 91	131 49
St-Clair Tunnel		13,014 16						
**St-Jean et Québec			3,065 33	443 89	7,049 75	326 86	90 66	49 16
St-Laurent et Adirondack	241 02		23,729 68	10,425 42	78,557 37	1,463 74	1,151 46	797 95
St-Martins			1,068 96		2,642 93		42 68	31 85
Sydney & Louisbourg			48,156 02	11,624 36	66,765 77	2,967 94	6,038 14	2,871 84
Temiscouata	10,205 20		35,011 97	1,258 47	475 15	173 49		
Temiskaming & Northern-Ontario	54,991 55		75,653 16	35,686 50	163,326 36	16,765 79	3,267 66	1,277 23
Mille-Isles			2,930 95	24 47	4,348 40		262 33	7 70
Toronto, Hamilton & Buffalo	91,554 61		39,886 42	20,902 64	115,922 12	8,513 02	2,194 19	968 07
Vancouver, Victoria & Eastern			31,961 73	7,243 96	54,607 30	2,237 67	567 30	486 27
Victoria Terminal Railway & Ferry Co			230 83	27 10	319 91	9 52	22 72	0 41
Victoria & Siding, C.-B			3,616 68	426 60	5,012 89	150 18	356 61	6 49
Wabash (en Canada)	4,279 38		122,686 60	30,261 04	205,273 04	15,330 35	1,759 54	3,695 02
York & Carleton			1,032 00		652 00			48 72
Total	Av. 983,822 99	44,726 85	8,535,066 89	2,859,098 30	18,472,709 61	1,205,140 06	297,634 84	247,711 35

*Du 1er août, 1914.
**Du 1er janvier, 1915.

TABLEAU 8—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestion des transports—*Suite.*							
	Fonctionnem. des usines de force motrice.	Achat d'énergie.	Employés de route.	Fournitures des trains et dépenses.	Signaux d'éclanchem. blocs et autres fonctionnement.	Signaleurs aux passages et gardes-barrières.	Ponts roulants	Enlèvement des débris.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central et baie d'Hudson			28,140 48	7,274 02	533 06			3,725 08
Algoma Eastern			12,265 39	1,945 37	68 26		1,414 01	369 86
Atlantic, Quebec & Western			6,440 57	1,169 41				118 00
Bedlington & Nelson			77 95					0 10
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson			6,893 15	2,457 59	5,083 62	18 02		892 20
British Yukon			3,749 63	774 85				16 25
Canada & Gulf Terminal			2,092 61	Av. 343 13				
Canada Southern		29,452 98	363,961 83	34,015 96	53,834 45	9,454 66	3,038 70	3,771 10
Canadien chemin de fer (Intercolonial)			860,085 19	227,131 21	17,208 47	19,827 02	3,142 79	20,814 14
" " (Ile du P.-E.)			48,314 65	10,241 71	170 73	667 15	667 08	550 06
Canadian Northern, réseau du	9,374 53	32,021 63	1,284,881 34	421,092 60	88,630 07	27,023 44	5,593 06	52,653 98
Canadien du Pacifique			3,742,339 34	1,701,832 10	91,838 39	43,999 89	17,638 64	71,999 06
Cap-Breton			52 66					
Caraquet			4,500 02	253 20				
Crow's Nest Southern			9,374 97	2,505 16				311 54
Cumberland				74 89				96 59
Dominion Atlantic			54,759 86	17,115 25	716 39	900 65	1,688 30	1,681 03
Eastern British Columbia			3,171 17	77 46				
Elgin & Havelock			1,122 66					
Essex Terminal			1,998 30		1,436 14			
Esquimalt & Nanaimo			30,405 30	5,528 63	1,385 59		2,308 02	3,021 71
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co			4,239 02					
Grand-Tronc			1,744,282 14	529,828 66	26,659 95	97,993 60	23,862 29	43,367 29
Grand-Tronc-Pacifique	380 68	8,948 59	329,872 91	183,931 54	28,689 16	3,784 08	2,635 87	9,843 38
Hereford			7,435 20	1,778 94	589 51			21 96
Inverness Railway & Coal Co			7,432 97	2,266 05				336 24
International du New-Brunswick			7,293 93	872 85				2,213 77
Kent Northern			1,277 26	83 95				
Kettle Valley			1,096 78	254 75				
Klondike-Mines			non exploité					
London & Port-Stanley			10,545 05	1,728 61		29 96		92 12
Lotbinière et Mégantic			1,964 20	276 06				
Maine-Central			1,697 51	414 74				
Manitoba Great-Northern			4,627 13	1,656 30	6,221 80			322 29
Maritime Coal, Railway & Power Co			3,199 75	185 59				4 50

Massawippi-Vallée			17,129 89	4,785 34	7 90	66 85		19 75
Midland Railway du Manitoba			23,117 14	8,660 82				84 55
Moncton & Bouctouche			2,602 00	172 25	120 00			
Montreal & Atlantic			56,106 13	11,210 54	1,791 84	434 48		529 74
Montreal & Province Line			7,594 45	2,332 17	29 82		335 08	86 98
Montreal & Vermont Jonction			4,339 50	2,047 91	120 83		3 30	16 68
Morrissey, Fernie & Michel			10,351 46		3,746 53			
Napierville Jonction			4,796 81	441 29	929 73			235 58
Transcontinental National, exploité par le département des chemins de fer canadiens			29,438 69	1,937 64	1,971 64			3,611 65
Nelson & Fort Sheppard			4,578 95	2,083 97				0 95
*New Brunswick Coal & Railway Co.			2,935 62					15 40
New Brunswick & Prince-Edard-Island			6,201 91	115 26			130 16	309 47
New Westminster Southern			3,143 05	940 19				1 28
Northern New Brunswick & Seaboard			281 46					
North Shore								
Ottawa et New-York			13,487 01	2,672 82	5,303 48		657 50	354 00
Père-Marquette			109,710 18	36,160 98	4,640 10	2,299 81	540 00	2,124 51
Québec Central			59,075 15	15,425 09				173 75
Québec, Montréal et Southern			13,142 76	8,703 69	3,981 48		516 94	315 97
Québec Oriental			6,847 70	1,185 56				
Quebec Railway, Light & Power Co.			4,979 59	1,313 25			140 02	25 74
Roberval—Saguenay			5,725 41	1,145 24				143 61
Red-Mountain			2,420 80	378 40				0 09
Rutland & Noyan			723 28	131 57	0 19	11 10	17 65	6 69
Salisbury & Albert			1,860 00	24 83				
Schomberg & Aurora				642 85	1,022 00			
Stanstead, Shefford & Chambly			6,039 80	3,600 52	17 30		969 48	172 24
St-Clair, tunnel	23,151 61							3 85
**St-Jean et Québec			3,936 70	402 39				72 21
St. Laurent & Adirondack			29,123 61	12,652 23	784 97			754 27
St-Martin			2,025 81	230 16				
Sydney & Louisbourg				888 98		510 80		993 52
Témiscouata			10,716 26	2,356 49				179 13
Temiskaming & Northern-Ontario			89,803 57	27,054 73		3 82		1,076 97
Mille-Iles			1,341 25	202 19				
Toronto, Hamilton & Buffalo			44,035 84	34,995 70	13,987 77	9,679 01		944 52
Vancouver, Victoria & Eastern			38,131 12	11,681 44	4,300 57	784 98	1,961 85	747 93
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.			219 32	21 63		13 42		
Victoria & Sidney, C.-B.			3,436 38	339 23		210 57		
Wabash (en Canada)			126,461 97	42,145 40				7,781 96
York & Carleton			600 00					
Total final	32,896 82	70,423 20	9,336,051 49	3,395,442 97	365,821 74	217,713 31	67,280 74	237,005 24

*Du 1er août 1914.
**Du 1er janvier 1915.

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestion des transports—*Suite.*							
	Télégraphe et téléphone—Opération.	Fonctionnement du matériel roulant.	Messagerie.	Impressions et papeterie.	Autres dépenses.	Pertes et dommages—Marchandises.	Pertes et dommages—Bagages.	Dommages aux propriétaires.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central et baie d'Hudson				1,208 50	17,027 67	407 81	70 00	
Algoma Eastern				717 96	1,688 11	96 67	67 00	
Atlantic, Quebec & Western				250 00	5 00	113 17	10 00	45 00
Bedlington & Nelson	0 12					7 62		
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson	127 55			234 92	88 83	662 45	62 41	7 28
British Yukon	834 39			860 65	870 63	17 82		
Canada & Gulf Terminal				391 13		40 38		170 00
Canada Southern	27,268 26			31,531 94	4,838 14	177,585 42	749 03	4,611 31
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	14,822 82	56,286 37		83,121 22	35,896 01	79,495 54	747 57	4,306 33
" " (Ile du P.-Edouard)	339 64			8,482 19	8 00	1,200 64	50 00	259 75
Canadian Northern, réseau du	2,237 35	75,118 79	13,656 31	89,529 70	35,090 00	184,916 05	1,697 90	24,886 07
Canadien du Pacifique	158,553 51	39,599 01		263,565 40	64,300 04	934,369 72	1,423 94	105,126 89
Cap-Breton		749 84				9 96		76 25
Caraquet	780 35				5,556 31	588 08		
Crow's-Nest-Southern	19 15			239 03	568 39	1,556 39	Av. 10 17	51 89
Cumberland	34 45			679 96	2,955 36	81 25		
Dominion-Atlantic	9 37			5,472 00	535 87	1,813 64	32 33	362 80
Eastern British-Columbia				220 83	4 87	2 86		
Elgin & Havelock					44 20	28 90		
Essex Terminal	35 10			45 57	10 65	70 34		
Esquimalt & Nanaimo	220 91			4,456 86		1,134 69	15 75	12 80
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co					2,220 21	4 18		150 00
Grand-Tronc	44,050 15	170,409 90		122,418 67	77,780 68	509,072 99	6,224 05	26,303 12
Grand-Tronc Pacifique	36,757 35	1,531 79	83,368 03	26,521 67	8,054 03	69,829 17	Av. 114 46	2,859 67
Hereford	0 25			431 58	171 65	734 41		172 48
Inverness Railway & Coal Co	120 51			232 08		Av. 19 29		40 00
International of New Brunswick	24 84			932 64		18 35		
Kent-Northern	200 00			40 00				
Kettle Valley				381 20	71 01			
Klondike-Mines	non exploité							
London & Port-Stanley	306 69			639 51	Av. 106 00	2,431 68	6 67	96 21
Lotbinière et Mégantic				98 02	33 00			26 00
Maine-Central				176 96	32 75	247 33		
Manitoba Great-Northern	95 48			161 54	73 92	543 94	15 10	4 48
Maritime Coal, Railway & Power Co	78 90			120 35		19 13		

Massawippi Vallée	15 18			161 46	105 99	166 30	1 35	108 20
Midland Railway of Manitoba	1,140 41			1,643 80	18,041 53	2,560 79	65 98	86 82
Moncton & Buctouche					45 75	129 60		
Montreal & Atlantic				4,618 79	45 40	10,242 99		599 72
Montreal & Province-Line	178 67			386 76	272 86	1,954 07		15 40
Montreal & Vermont-Jonction	283 28			961 73	6 80	547 09	0 47	29 00
Morrissey, Fernie & Michel					183 55	144 52		
Napierville-Jonction	25 84			701 66	4 37	463 30		19 55
National Transcontinental, exploité par le départ. des ch. de fer du gouv. canadien	31 15	3,222 17		2,293 71		621 28		20 00
Nelson & Fort Sheppard	2,421 91			203 77	173 61	389 71	Av. 7 63	4,447 14
New Brunswick Coal & Railway Co.					567 84	190 73		
*New Brunswick & P. E. Island				655 94		43 94		
New Westminster & Southern	11 10			85 46	26 98	122 56	0 19	2 23
Northern New Brunswick & Seaboard				2 00	428 80			
North Shore								
Ottawa & New-York	907 94			3,151 21	62 91	2,063 90	1 75	330 74
Père-Marquette	4,811 06	23,340 22		6,703 82	358 26	52,154 80	35 35	2,022 34
Quebec Central	4,183 28			3,772 60	10,856 34	3,070 39	491 40	139 25
Quebec, Montreal & Southern	146 50			2,399 24	83 17	2,380 99	28 75	1,712 94
Quebec Oriental				275 00	65 95	474 72	10 00	5 00
Quebec Railway, Light & Power Co.				799 74	10 54	112 69		36 01
Roberval—Saguenay	33 70			603 41	198 23	11 12		141 11
Red Mountain	177 84			24 53	48 83	72 38	Av. 10 32	
Rutland & Noyan	7 48			42 38	1 19	82 97	0 66	4 55
Salisbury & Albert				49 00	31 18	28 98		
Schomberg & Aurora					208 71			
Stanstead, Shefford & Chambly	189 83			393 11	38 04	487 10	0 20	5 00
St-Clair, tunnel				78 70				
**St-Jean et Québec				688 92		11 60		
St-Laurent et Adirondack	68 47			1,702 93	100 27	2,093 47	14 20	501 10
St-Martins	85 92							
Sydney & Louisbourg	622 25			1,405 43	12,483 25	912 30		
Témiscouata				1,022 59	21 30	200 99		40 00
Temiskaming & Northern-Ontario				8,093 74	2,025 95	2,996 11	Av. 133 71	1,053 35
Thousand Islands			336 00	31 00	14 85	14 03		50 00
Toronto, Hamilton & Buffalo	1,057 93			6,928 23	411 19	8,793 37	5 35	590 74
Vancouver, Victoria & Eastern	383 04	7,130 97		1,057 08	12,936 23	2,137 10	Av. 26 24	4,518 92
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.						14 40	1 50	
Victoria & Sidney, C.-B.						232 71	23 50	
Wabash (en Canada)	1,941 08			4,324 43	4,049 77	52,086 69	Av. 2 48	3,266 33
York & Carleton				14 75				
Total	305,641 00	377,389 06	97,360 34	698,439 00	321,728 97	2,115,090 98	11,547 39	189,313 77

*Du 1er août 1914.
** Du 1er janvier 1915.

TABLEAU 8—SOMMAIRE des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Gestion des transports—*Suite.*					Dépenses générales.		
	Dommage au bétail sur emplacement de la voie.	Accidents subis par les personnes.	Exploitation de voies communes—Dt.	Exploitation de voies communes—Av.	Total des dépenses du transport.	Appoint. et dépenses des hauts fonctionnaires.	Appoint. et dépenses des commis et aides.	Fournitures et dépenses générales de bureau.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & baie d'Hudson	20 00	183 26			232,295 53	16,695 54	6,700 31	1,874 20
Algoma Eastern	45 00	7 00			83,981 35	3,837 80	2,302 66	2,304 62
Atlantic, Quebec & Western	35 00	70 25			53,953 03	11,297 48	1,913 75	86 55
Bedlington & Nelson	75 00	0 89			661 92	53 05	28 57	1 80
Brandon, Saskatchewan & baie d'Hudson	849 48	631 72			46,945 11	523 30	1,549 54	108 83
British Yukon		175 05			38,640 53	7,282 59	4,204 26	1,145 25
Canada & Gulf Terminal		120 00	1,255 06		18,462 05	1,825 80		4,237 42
Canada Southern	1,603 38	10,912 11	20,910 66	33,830 98	3,396,938 87	40,594 46	113,484 71	8,271 81
Chemins de fer de l'Etat (Intercolonial)	5,898 72	15,030 77	16,952 55		6,416,586 68	27,370 08	129,410 94	3,540 25
" " (Ile du Prince-Ed.)	382 50	108 44			304,310 23	5,237 04	6,930 57	382 81
Canadian Northern System	18,013 00	89,341 62	30,538 59	8,069 09	10,081,707 20	109,606 78	353,706 63	51,770 20
Canadien du Pacifique	30,650 04	259,887 70	32,837 77	16,125 87	32,083,169 65	345,434 62	696,353 99	183,167 86
Cap Breton					10,507 43	2,660 56		
Caraquet	71 00				32,543 93	4,272 29	1,321 56	
Crow's Nest Southern	404 65	826 10			51,387 44	712 82	1,797 29	103 43
Cumberland					44,191 69	435 00	1,024 34	750 56
Dominion Atlantic	285 00	527 13			367,051 85	9,191 59	14,328 80	687 36
Eastern British Columbia					13,925 35	639 45	671 85	60 00
Elgin & Havelock			598 62		5,887 23	150 00		6 35
Essex Terminal		49 46			13,210 18	427 04	120 00	305 70
Esquimalt & Nanaimo	286 80	2,134 53			204,516 96	581 30	189 60	219 79
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	10 00				27,365 75	1,434 91	1,852 48	
Grand-Tronc	19,550 76	153,071 99	16,579 50	122,411 82	14,695,290 86	161,067 38	447,889 54	42,599 87
Grand-Tronc Pacifique	1,291 39	37,182 20	482 87		3,080,170 55	88,894 71	112,134 44	31,805 65
Hereford	204 51	0 40			48,623 02	754 48	1,758 84	79 14
Inverness Railway & Coal Co.	101 50				50,564 00	936 77	3,432 75	437 58
International of New Brunswick					40,985 03	629 78	950 32	
Kent Northern					8,871 24	375 00	150 00	50 00
Kettle Valley					6,214 00	635 00	440 50	
Klondike Mines	non exploité							
London & Port Stanley	219 65	397 12	218 31	3,096 50	89,483 61	494 75	3,291 53	190 57
Lotbinière et Mégantic			10 00	600 00	8,303 88	1,500 00	1,339 92	177 63
Maine Central					8,429 91	169 26	394 70	17 96
Manitoba Great Northern	19 16	423 55			33,210 71	347 91	1,107 50	69 03

Maritime Coal, Railway & Power Co.	50 00				20,418 11	1,320 00	600 00	
Massawippi Valley	235 00	9 74	1,169 93		106,896 74	1,289 69	6,530 13	42 37
Midland Railway of Manitoba	159 92	90 14	13,331 81		234,561 92	2,110 46	6,302 31	382 55
Moncton & Buctouche	356 51		2,253 08		14,971 46	3,230 91	1,653 16	
Montreal & Atlantic	366 54	4,089 06	106 05		455,267 38		29,666 91	
Montreal & Province Line	200 00	3,772,20			47,337 42	394 22	817 58	33 69
Montreal & Vermont Junction	52 50	27 79			34,765 91	856 58	2,188 68	87 08
Morrissey, Fernie & Michel					35,377 20	5,144 96	975 00	
Napierville Junction	52 85	1,087 14			32,368 97	255 14	655 15	26 18
National Transcontinental, exploité par le départ. des ch. de fer canadiens					151,873 42	2,280 68	8,125 50	
Nelson & Fort Sheppard	937 38	31 76			41,243 74	609 14	1,421 28	94 20
New Brunswick Coal & Railway Co.	25 00				14,315 82	1,437 80	964 23	
*New Brunswick & Prince Edward Island	10 00				25,445 23	192 30	537 96	
New Westminster Southern	2 08	1,034 88			11,094 70	225 47	643 04	39 23
Northern New Brunswick & Seaboard					2,060 46	600 00		
North Shore					899 57			18 31
Ottawa & New York	119 32	3,266 93	3,868 73		119,128 88	1,699 36	4,018 88	1,222 99
Père-Marquette	1,963 75	4,768 13	24,866 77	503 16	876,387 95	6,136 05	42,495 91	2,550 03
Quebec Central	561 60	3,895 82	16,109 65		515,366 01	15,017 14	13,587 42	6,083 28
Quebec, Montreal & Southern	168 80	25 90		3,404 94	156,520 49	2,259 58	7,124 43	188 64
Quebec Oriental	286 00				52,202 07	11,176 55	1,972 20	150 31
Quebec Railway, Light & Power Co.	3 52	2 26			31,308 41	846 06	2,884 09	285 56
Roberval—Saguenay	19 50	3 00			44,695 19	2,033 40	2,479 95	2,430 89
Red Mountain	70 00	103 64			12,291 41	44 14	172 38	3 35
Rutland & Noyan	4 79	126 09	34 77	2,65	4,683 09	72 62	316 64	38 29
Salisbury & Albert	85 00				13,038 08	1,245 30		32 00
Schomberg & Aurora	667 50				6,952 36		220 00	18 80
Stanstead, Shefford & Chambly	157 50	59 50			48,283 07	399 20	809 08	33 60
St-Clair, tunnel		16 85			65,584 06			
**St-Jean et Québec	3 25		168 75		20,685 54	412 50	1,425 70	
St-Laurent et Adirondack	564 61	2,086 06	8,521 02		284,734 15	2,026 06	5,847 10	2,542 69
St-Martin					7,214 61	360 00	360 00	72 77
Sydney & Louisbourg	275 00	391 15			621,673 54	1,868 00	5,762 78	14,374 32
Témiscouata	26 63	2 50			76,525 94	9,577 54	2,140 55	589 86
Temiskaming & Northern Ontario	281 91	333 92		228 62	621,403 55	21,385 56	36,993 52	4,960 15
Mille-Iles	50 00				15,181 99	2,156 48	724 35	629 17
Toronto, Hamilton & Buffalo	1,798 93	4,534 22	9,334 46	0 40	501,417 18	21,149 33	15,869 09	3,943 11
Vancouver, Victoria & Eastern	1,759 16	6,332 24			279,590 10	2,935 95	7,584 12	478 61
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.					1,185 76	19 38	145 13	19 64
Victoria & Sidney, C.-B.					18,638 75	303 67	2,224 25	307 60
Wabash (en Canada)	1,540 69	18,548 42	92,994 56	3,069 06	1,120,948 47	8,472 96	41,490 25	6,635 30
York & Carleton					2,347 47			
Total final	92,871 78	626,440 63	293,163 51	Cr. 191,343 09	77,985,272 92	977,612 72	2,168,510 64	382,766 79

*Du premier août 1914.
**Du premier janv. 1915, seulement.

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Dépenses générales—*Suite.*								
	Frais de justice.	Assurance.	Dépenses de la division de secours.	Pensions.	Papeterie et impressions.	Autres dépenses.	Administration générale, voies communes, cours et gares terminales. Dt.	Administration générale, voies communes, cours et gares terminales. Av.	Total des dépenses générales.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma Central & baie d'Hudson	2,437 13	437 01	229 84		1,343 09	13,412 37			43,129 49
Algoma-Eastern	1,657 21	97 96	81 00		294 90	5,345 88	33 90		15,955 93
Atlantic, Quebec & Western		750 57			245 00	65 46			14,358 81
Bedlington & Nelson	541 95	107 05				69 50			801 92
Brandon, Saskatchewan & baie d'Hudson	1,440 82	1,029 26		3 92	137 19	312 52			5,105 38
British Yukon	464 22	1,565 91			530 06	624 93			15,817 22
Canada & Gulf-Terminal	131 60	726 53			100 72				7,022 07
Canada-Southern	43,953 45	3,706 67		11,997 54	15,408 25	10,826 73	157 06		248,400 68
Chemins de fer de l'Etat (Intercolonial)	18,138 03		9,396 36	93,685 80	20,943 48	16,740 84			319,225 78
" " (Ile du P.-Edouard)	57 15		600 00	5,853 68	226 57	346 96			19,634 78
Canadian Northern, réseau du	83,556 90	312,345 62			39,972 34	240,115 19	8,655 13	163 14	1,199,675 65
Canadien du Pacifique	276,761 71	523,716 44			96,178 72	309,118 60			2,430,731 94
Cap-Breton		402 80			116 35	36 08			3,215 79
Caraquet		614 50			500 00	1,510 75			8,219 10
Crow's Nest-Southern	3,144 35	1,376 21		3 66	136 97	70 31			7,345 04
Cumberland		350 67	404 00			140 43			3,105 00
Dominion Atlantic	531 10	2,818 43		4,465 93	1,919 48	836 75			34,779 44
Eastern British-Columbia		232 40			27 25				1,630 95
Elgin & Havelock		43 50			42 52	72 68			315 05
Essex Terminal	992 35	199 00			154 94	1,912 09			4,111 12
Esquimalt & Nanaimo	762 92	6,691 40			115 00	470 79			9,030 80
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	22 00				322 56	3,875 22			7,507 17
Grand-Tronc	88,307 09	104,014 74	11,951 58	103,233 42	50,111 95	272,616 46	1,817 53	1,110 64	1,282,498 92
Grand-Tronc-Pacifique	29,920 96	187,218 81			13,364 35	78,952 51	51,293 74	10 06	593,575 11
Hereford	643 56	2 92		171 27	156 48	237 27			3,803 96
Inverness Railway & Coal Co.	84 08	1,032 97			429 81	340 50			6,694 46
International of New-Brunswick				544 32	32 57	43 66			2,200 65
Kent-Northern					20 00	50 00			645 00
Kettle Valley					187 65	163 74			1,426 89
Klondike-Mines	non exploité.								
London & Port-Stanley	854 87	22 12			285 37	888 33		126 95	5,900 59
Lotbinière et Mégantic		937 66		1,014 18	21 89	1 53			4,992 81
Maine-Central	143 92				36 33	53 68			815 85
Manitoba Great-Northern	1,557 18	966 21		2 36	90 32	208 77			4,349 28

Maritime Coal, Railway & Power Co.		287 00			24 00				2,231 00
Massawippi-Vallée	2,336 89				0 35	60 88			10,260 31
Midland Railway of Manitoba	3,652 42	1,811 49		72 04	604 99	914 21	21 21		15,871 68
Moncton & Buctouche					657 09				5,541 16
Montreal & Atlantic	2,582 77	2,253 80				264 80			34,768 28
Montreal & Province Line	548 05	2 40			129 33	148 04			2,073 31
Montréal & Vermont Jonction	397 15	6 00			323 33	176 64			4,035 46
Morrissey, Fernie & Michel		1,253 50	1,604 11		310 85	124 95	11,804 25		21,217 62
Napierville-Jonction	1 70	75 00			126 57	371 79			1,511 53
National Transcontinental, exploitée par le départ. des ch. de fer du gouv. canadien	428 04			8 71	37 28	122 00			11,002 21
Nelson & Fort Sheppard	2,234 93	514 07		3 52	117 43	282 25			5,276 82
New-Brunswick Coal & Railway Co.		700 50			146 32	366 80			3,615 65
New-Brunswick & Prince Edward Island				310 20	99 59	1 80			1,141 85
New-Westminster Southern	850 52	199 14		1 20	48 50	102 95			2,110 05
Northern New-Brunswick & Seaboard		477 62				348 33			1,425 95
North Shore									18 31
Ottawa & New-York	1,919 57	925 79		11 66	565 56	378 75	4 60		10,747 16
Père-Marquette	10,585 20	8,123 65			3,575 14	10,422 27			83,888 25
Québec-Central	320 66	6,600 00			1,075 37	6,286 93			48,970 80
Quebec, Montreal & Southern	3,049 48	2,405 01			555 77	584 27			16,167 18
Québec-Oriental	15 00	298 97			270 00	492 08			14,375 11
Quebec Railway, Light & Power Co.	110 15	1,080 02			222 07	2,355 09			7,783 04
Roberval-Saguenay	707 59				268 49	445 29			8,365 61
Red Mountain	393 45	341 02			8 03	Cr. 1 46			960 91
Rutland & Noyan	89 63	101 89			27 92	29 84	0 08		676 91
Salisbury & Albert	129 55	54 50			15 40	1,110 60			2,587 35
Schomberg & Aurora		98 75			53 52				391 07
Stanstead, Shefford & Chambly	1,233 85	2 40			129 33	79 90			2,687 36
St-Clair, tunnel		4,714 77				50 82			4,765 59
**St-Jean et Québec				245 26	43 36	4 40			2,131 22
St-Laurent et Adirondack	1,394 34	543 73		30 60	623 09	326 97			13,334 58
St-Martin		75 50			27 65				895 92
Sydney & Louisburg	24 85	1,215 80	1,798 50			809 90			25,854 15
Témiscouata	242 50	1,245 47			508 97	4,349 60	549 00		19,194 49
Temiskaming & Northern-Ontario	5,098 45	28,654 48		2,047 06	2,553 34	337 59		3,280 78	98,749 37
Mille-Isles	45 85	617 65			772 22	125 00			4,375 72
Toronto, Hamilton & Buffalo	5,055 36	1,861 29			2,011 84	2,446 34			52,336 36
Vancouver, Victoria & Eastern	12,603 74	9,108 18		16 95	601 67	1,691 96			35,021 18
Victoria Terminal Railway & Ferry Co.	100 00	29 02			31 81				344 98
Victoria & Sidney, C.-B.		454 92			481 86				3,772 30
Wabash (en Canada)	13,930 93	265 74			3,440 28	11,320 50	949 52		86,505 48
York & Carleton		20 00							20 00
Total	626,187 17	1,227,936 43	26,065 39	223,723 28	263,245 43	1,006,392 61	75,277 02	4,691 57	6,973,025 91

*Du premier août 1914.
**Du premier janvier 1915, seulement.

TABLEAU 8—Sommaire des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Récapitulation des dépenses.						
	Entretien des voies et constructions	Entretien du matériel.	Dépenses du trafic.	Dépenses des transports.	Dépenses générales.	Total des frais d'exploitation.	Proportion des frais d'exploitation en rapport au revenu.
	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	%
Algoma Central et baie d'Hudson	122,682 27	85,242 65	5,530 09	232,295 53	43,129 49	488,880 03	79·47
Algoma Eastern	43,215 90	28,116 27	4,215 38	83,981 35	15,955 93	175,484 83	61·49
Atlantic, Quebec & Western	26,767 20	18,586 93	....	53,953 03	14,358 81	113,665 97	146·62
Bedlington & Nelson	2,807 50	151 77	....	661 92	801 92	4,425 11	1,474·33
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson	41,168 44	9,872 64	3,706 91	46,945 11	5,105 38	106,798 48	216·24
British Yukon	21,880 16	9,940 70	7,323 29	38,640 53	15,817 22	93,601 90	32·08
Canada & Gulf Terminal	8,819 08	2,323 31	623 07	18,462 05	7,022 07	37,249 58	89·00
Canada Southern	898,500 97	1,196,809 49	264,971 31	3,396,938 87	248,400 68	6,005,621 33	61·78
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	2,116,981 64	2,235,592 47	260,369 34	6,416,586 68	319,225 78	11,348,755 91	100·79
" " (Ile du P.-E.)	170,116 85	92,756 09	10,226 28	304,310 23	19,634 78	597,044 23	144·73
Canadian Northern, réseau du	3,974,820 49	3,004,746 85	562 995 28	10,081,707 20	1,199,675 65	18,823,945 47	72·72
Canadien du Pacifique	11,400,538 89	11,307,965 04	2,990,163 97	32,083,169 65	2,430,731 94	60,212,569 49	66·29
Cap-Breton	6,245 67	920 09	25 00	10,507 43	3,215 79	20,913 98	200·42
Caraquet	17,163 00	8,180 62	848 78	32,543 93	8,219 10	66,955 43	93·53
Crow's Nest Southern	91,706 10	18,569 21	3,761 01	51,387 44	7,345 04	172,768 80	233·20
Cumberland	20,948 36	6,907 69	28 50	44,191 67	3,105 00	75,181 22	73·79
Dominion-Atlantic	206,863 46	105,029 42	19,972 08	367,051 85	34,779 44	733,696 25	78·83
Eastern British-Columbia	10,590 47	4,435 33	25 00	13,925 35	1,630 95	30,607 10	92·06
Elgin & Havelock	4,612 07	1,113 04	....	5,887 23	315 05	11,927 39	101·41
Essex-Terminal	12,708 04	1,372 31	178 00	13,210 18	4,111 12	31,579 65	65·32
Esquimalt & Nanaimo	87,821 12	53,224 88	367 75	204,516 96	9,030 80	354,961 51	65·47
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co.	11,304 08	21,701 43	69 63	27,365 75	7,507 17	67,948 06	109·35
Grand-Tronc	4,409,695 28	6,076,123 79	1,170,472 54	14,695,290 86	1,282,498 92	27,634,081 39	75·80
Grand-Tronc-Pacifique	1,887,451 28	1,611,323 62	211,144 91	3,080,170 55	593,575 11	7,383,665 47	110·86
Hereford	36,118 57	14,964 24	1,787 95	48,623 02	3,803 96	105,297 74	115·92
Inverness Railway & Coal Co.	37,998 64	26,901 22	428 64	50,564 00	6,694 46	122,586 96	57·57
International of New Brunswick	47,330 15	7,289 79	770 51	40,985 03	2,200 65	98,576 13	96·26
Kent-Northern	7,090 05	3,725 00	....	8,871 24	645 00	20,331 29	100·41
Kettle Valley	7,963 36	760 66	532 37	6,214 00	1,426 89	16,897 28	91·86
Klondike-Mines	non exploité	....	....	....	....	....	....
London & Port-Stanley	18,388 70	25,703 92	4,882 80	89,483 61	5,900 59	144,359 62	104·31
Lotbinière et Mégantic	9,610 78	2,669 85	127 33	8,303 88	4,992 81	25,704 65	109·68
Maine-Central	2,102 20	2,403 43	398 93	8,429 91	815 85	14,150 32	76·24
Manitoba Great-Northern	61,444 25	6,140 10	2,406 12	33,210 71	4,349 28	107,550 46	434·37
Maritime-Coal Railway & Power Co.	11,752 32	5,808 39	....	20,418 11	2,231 00	40,209 82	57·88
Masswippi, Vallée	70,005 97	37,951 78	3,287 64	106,896 74	10,260 31	228,402 44	113·51

Midland Railway of Manitoba	56,104 71	41,935 61	14,371 13	234,561 92	15,871 68	362,845 05	144·48
Moncton & Buctouche	7,115 87	3,956 49	....	14,971 46	5,541 16	31,584 98	101·19
Montreal & Atlantic	212,120 88	75,766 03	....	455,267 38	34,768 28	777,922 57	83·61
Montreal & Province Line	37,153 00	2,977 18	1,269 08	47,337 42	2,073 31	90,809 99	85·82
Montreal & Terminal Junction	21,403 22	10,746 79	3,306 47	34,765 91	4,035 46	74,237 83	58·80
Morrissey, Fernie & Michel	13,519 35	13,408 86	....	35,377 20	21,217 62	83,523 03	89·20
Napierville Junction	12,761 52	7,272 79	780 64	32,368 97	1,511 53	54,695 45	56·49
Transcontinental National, (exploité par le ministère des ch. de fer canadiens)	153,019 77	35,924 94	5,290 10	151,873 42	11,002 21	357,110 44	127·13
Nelson & Fort Sheppard	39,525 98	5,416 43	3,188 06	41,243 74	5,276 82	94,651 03	200·76
New-Brunswick Coal & Railway Co	20,831 84	9,219 47	72 12	14,315 82	3,615 65	48,05 90	112·64
New-Brunswick & Prince-Edward-Island	23,175 32	7,801 39	346 98	25,445 23	1,141 85	57,910 77	117·10
*NewWestminster Southern	7,314 81	2,444 44	1,172 93	11,094 70	2,110 05	24,136 93	81·24
Northern New-Brunswick & Seaboard	741 07	20 30	330 93	2,060 46	1,425 95	4,578,71	279·89
North-Shore	70 96	....	....	899 57	18 31	988 84	119·88
Ottawa et New-York	99,635 72	45,791 87	8,719 99	119,128 88	10,747 16	284,023 62	133·78
Père-Marquette	279,616 98	174,406 78	62,734 55	876,387 95	83,888 25	1,477,034 51	61·52
Quebec-Central	181,026 44	130,899 51	27,340 92	515,366 01	48,970 80	903,603 68	67·42
Quebec, Montreal & Southern	101,572 89	173,407 56	7,242 07	156,520 49	16,167 18	454,910 19	126·01
Quebec-Oriental	35,590 51	14,145 61	....	52,202 07	14,375 11	116,313 30	94·60
Quebec Railway, Light & Power Co	8,001 80	23,108 27	1,619 60	31,308 41	7,783 04	71,821 12	91·45
Roberval-Saguenay	20,762 91	10,086 04	1,295 02	44,695 19	8,365 61	85,204 77	53·84
Red-Mountain	9,322 63	747 65	408 48	12,291 41	960 91	23,731 09	212·75
Rutland & Noyan	3,395 70	2,012 18	828 14	4,683 09	676 91	11,596 02	82·31
Salisbury & Albert	10,268 14	9,015 88	32 02	13,038 08	2,587 35	34,941 47	96·62
Schomberg & Aurora	6,516 89	1,411 48	....	6,952 36	391 07	15,271 80	126·73
Stanstead, Shefford et Chambly	29,098 99	6,816 27	1,419 73	48,283 07	2,687 36	88,305 42	112·29
Ste-Claire, tunnel	24,239 79	32,071 60	....	65,584 06	4,765 59	126,661 04	37·93
**St-Jean et Québec	21,473 38	2,324 92	1,335 80	20,685 54	2,131 22	47,950 86	123·31
St-Laurent et Adirondack	78,108 89	32,207 81	8,703 76	284,734 15	13,334 58	417,089 19	75·01
St-Martin	7,866 47	647 24	....	7,214 61	895 92	16,624 24	90·39
Sydney & Louisbourg	89,609 46	157,343 06	2,537 13	261,673 54	25,854 15	537,017 34	74·55
Témiscouata	48,712 00	28,800 90	3,798 63	76,525 94	19,194 49	177,031 96	80·29
Temiskaming & Northern Ontario	396,355 10	273,982 72	18,167 95	621,403 55	98,749 37	1,408,658 69	95·33
Mille-Iles	5,570 84	630 31	....	15,181 99	4,375 72	25,758 86	73·63
Toronto, Hamilton & Buffalo	201,047 88	167,281 77	20,281 52	501,417 18	52,336 36	942,364 71	75·02
Vancouver, Victoria & Eastern	252,627 72	57,008 33	16,873 14	279,590 10	35,021 18	641,120 47	126·31
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	379 16	312 34	59 31	1,185 76	344 98	2,281 55	78·70
Victoria & Sidney, C.-B.	16,587 55	4,947 17	1,035 35	18,638 75	3,772 30	44,981 12	141·99
Wabash (en Canada)	324,228 69	554,369 92	107,430 68	1,120,948 47	86,505 48	2,193,483 24	94·96
Wellington Colliery Co	....	....	....	....	....	....	....
York & Carleton	1,218 77	269 15	....	2,347 47	20 00	3,855 39	67·86
Total	28,762,906 91	28,156,261 08	5,853,632 65	77,987,272 92	6,973,025 91	147,731,099 47	....

*Du 1er août 1914.
**Du premier janvier 1915, seulement.

TABLEAU 9.—Compte du revenu

Numéro.	Nom du ch. de fer.	Net.		Opérations extérieures.			
		Revenu des opérations.	Déficit des opérations.	Revenu.	Dépenses.	Profit.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Algoma-Central & baie d'Hudson	126,273 55		360,811 59	275,617 62	85,193 97	
2	Algoma-Eastern	109,882 25					
3	Atlantic, Quebec & Western		36,143 90				
4	Bedlington & Nelson		4,393 60				
5	Brandon, Saskatchewan & baie d'Hudson		57,409 77				
6	British-Yukon	198,142 82					
7	Canada & Gulf Terminal	4,602 52					
8	Canada-Southern	3,715,335 62		133,849 26	124,508 68	9,340 58	
	Ch. de fer du gouv.—						
9	Intercolonial		89,045 99				
10	Prince-Edward-Island		184,523 97				
11	Canadian-Northern	7,088,160 83					
12	Canadien du Pacifique	30,617,675 62		19,327,265 94	13,211,328 13	6,115,937 81	
13	Cap-Breton		10,478 80				
14	Caraquet	4,626 62					
15	Crow's Nest Southern		98,682 84				
16	Cumberland Ry. & Coal Co	26,702 19					
17	*Detroit River Tunnel						
18	Dominion Atlantic	197,356 31		5,926 45	6,068 16		141 71
19	Eastern B.C	2,639 21					
20	Elgin & Havelock		166 43				
21	Essex Terminal	16,760 66					
22	Esquimalt & Nanaimo	187,240 91					
23	Fredericton & Grand Lake		5,810 98				
24	Grand-Tronc	8,822,136 06		223,527 51	271,293 99		47,766 48
25	Grand-Tronc-Pacifique		723,081 24	237,506 06	141,365 78	96,140 28	
27	Hereford		14,461 49				
28	*International Bridge Co	358,637 52					
29	International of N.B	3,826 97					
30	Inverness Ry. & Coal Co	90,324 65					
32	Kent Northern		83 44				
33	Kettle Valley	1,485 75					
34	London & Port Stanley		5,962 87				
35	Lotbinière & Mégantic		2,269 05				
36	Maine-Central	4,411 07					
37	Manitoba Great Northern		82,790 46				
38	Maritime Coal, Ry. and Power Co	29,261 90					
39	Massawippi Valley		27,176 16				
40	Midland of Manitoba		111,707 15				
41	Moncton & Buctouche		371 62				
42	Montreal & Atlantic	152,503 27					
43	Montreal & Province Line	15,000 24					
44	Montreal & Vermont Jct	52,040 85					
45	Morrissey, Fernie & Michel	10,110 33					
46	National Transcontinental		76,222 69				
47	Napierville Jonction	42,126 30					
48	Nelson & Fort Sheppard		47,505 89				
49	New-Brunswick Coal and Railway Co		5,395 16				
50	New-Brunswick and Prince Edward Island		8,459 19				
51	New-Westminster Southern	5,573 55					
52	North-Shore		163 66				
53	Northern New-Brunswick and Seaboard		2,942 40				
54	Ottawa & New York		71,708 97				
55	Père-Marquette, en Canada	923,840 03					
56	Quebec-Central	436,661 92					
57	Quebec-Oriental	6,655 01					
58	Quebec Railway, Light & Power Co	6,716 88					

*Non compris dans les frais d'exploitation ni dans les recettes.

pour l'année close le 30 juin 1915.

Total.		Déduction des taxes.	Total des opérations.		Autres recettes provenant de toutes les autres sources.	Total brut.		Numéro.
Revenu net.	Déficit net.		Revenu.	Perte.		Revenu.	Perte.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
211,467 52		18,195 68	193,271 84		22,215 94	215,487 78		1
109,882 25		736 03	109,146 22		1,050 00	110,196 22		2
	36,143 90	224 00		36,367 90	59,876 72	23,508 82		3
	4,393 60	1,186 78		5,580 38	1 00		5,579 38	4
	57,409 77	946 26		58,356 03	702 35		57,653 68	5
198,142 82		6,816 81	191,326 01		27,506 82	218,832 83		6
4,602 52			4,602 52			4,602 52		7
3,724,676 20		150,913 85	3,573,762 35		235,104 41	3,808,866 76		8
	89,045 99			89,045 99	180,778 33	91,732 34		9
	184,523 97			184,523 97	32 00		184,491 97	10
7,088,160 83		454,226 51	6,633,934 32		134,530 91	6,768,465 23		11
36,733,613 43		1,532,470 86	35,201,142 57		7,523,884 11	42,725,026 68		12
	10,478 80			10,478 80			10,478 80	13
4,626 62			4,626 62			4,626 62		14
	98,682 84	5,384 23		104,067 07	431 16		103,635 91	15
26,702 19			26,702 19			26,702 19	16	16
					1,070,809 27	1,070,809 27	*	17
197,214 60		1,860 49	195,354 11		26,875 00	222,229 11		18
2,639 21		1,417 43	1,221 78			1,221 78		19
	166 43			166 43			166 43	20
16,760 66			16,760 66			16,760 66		21
187,240 91		28,920 95	158,319 96			158,319 96		22
	5,810 98			5,810 98			5,810 98	23
8,774,369 58		721,073 80	8,053,295 78		4,059,049 48	12,112,345 26		24
	626,940 96			626,940 96			626,940 96	25
	14,461 49	1,754 03		16,215 52	175 93		16,039 59	27
358,637 52		23,068 93	335,568 59		200 00	335,768 59		28
3,826 97			3,826 97			3,826 97		29
90,324 65			90,324 65			90,324 65		30
	83 44			83 44			83 44	32
1,485 75			1,485 75			1,485 75		33
	5,962 87	6,287 46		12,250,33	6,589 19		5,661 14	34
	2,269 05	900 00		3,169 05			3,169 05	35
4,411 07			4,411 07		21 31	4,432 38		36
	82,790 46	638 87		83,429 33	409 42		83,019 91	37
29,261 90		300 00	28,961 90			28,961 90		38
	27,176 16	2,406 94		29,583 10	1,590 18		27,992 92	39
	111,707 15	25,352 30		137,059 45	26,797 92		110,261 53	40
	371 62	275 00		646 62			646 62	41
152,503 27		23,510 96	128,992 31		1,400 00	130,392 31		42
15,000 24		3,335 22	11,665 02		22,760 50	34,425 52		43
52,040 85		138 91	51,901 94		230 00	52,131 94		44
10,110 33		107 08	10,003 25		19 64	10,022 89		45
	76,222 69			76,222 69	117 25		76,105 44	46
42,126 30		869 39	41,256 91		747 94	42,004 85		47
	47,505 39	5,566 45		53,071 84	99 67		52,972 17	48
	5,395 16			5,395 16			5,395 16	49
	8,459 19			8,459 19			8,459 19	50
5,573 55		810 33	4,763 22		100 34	4,863 56		51
	163 66			163 66			163 66	52
	2,942 40			2,942 40			2,942 40	53
	71,708 97	2,472 24		74,181 21	1,196 97		72,984 24	54
923,840 03			923,840 03		198,611 37	1,122,451 40		55
436,661 92		19,180 13	417,481 79		8,615 89	426,097 68		56
6,655 01			6,655 01			6,655 01		57
6,716 88		5,566 53	1,150 53			1,150 35		58

TABLEAU 9.—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Net.		Opérations extérieures.			
		Revenu des opérations.	Déficit des opérations.	Revenu.	Dépenses.	Profits.	Pertes.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
60	Quebec, Montreal & South'n	....	93,917 38	....	....	....	....
61	Red-Mountain............	....	12,576 54	....	....	....	....
62	Roberval & Saguenay......	73,050 53	....	....	....	....	....
63	Rutland & Noyan..........	2,491 67	....	....	....	....	....
64	Salisbury & Albert........	1,220 22	....	....	....	....	....
65	Schomberg & Aurora......	....	3,221 62	....	....	....	....
66	Stanstead, Shefford et Chambly..............	....	9,662 66	....	....	....	....
67	Ste-Claire, tunnel..........	207,258 35	....	....	....	....	....
68	St-Laurent et Adirondack .	138,979 44	....	....	....	....	....
69	St-Martin................	1,765 26	....	....	....	....	....
70	Sydney & Louisbourg......	183,281 30	....	....	....	....	....
71	St-Jean et Québec..........	....	9,067 10	....	....	....	....
72	Témiscouata..............	43,450 07	....	....	....	....	....
73	Temiskaming & Northern Ontario..................	69,066 05	....	42,698 99	28,128 00	14,570 99	....
74	Mille-Iles..................	9,224 74	....	....	....	....	....
75	Toronto, Hamilton et Buffalo..................	313,803 80	....	....	....	....	....
76	Vancouver, Victoria and Eastern.................	....	133,559 72	....	....	....	....
77	Victoria & Sidney.........	....	13,301 15	719 85	201 03	518 82	....
78	Victoria Terminal Ry. et Ferry Co................	617 45	....	....	....	....	....
80	Wabash, (en Canada).....	110,129 13	....	....	....	....	....
81	York & Carleton..........	1,824 15	....	....	....	....	....
	Total..........	54,412,873 57	1,942,263 39	20,332,305 65	14,058,511 39	6,321,702 45	47,908 19

pour l'année close le 30 juin 1915—*Suite*.

Total.		Déduction des taxes.	Total des opérations.		Autres recettes provenant de toutes les autres sources.	Total brut.		Numéro.
Revenu net	Déficit net.		Revenu.	Perte.		Revenu.	Perte.	
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
...	93,917 38	7,664 78	...	101,582 16	225,505 14	123,922 98	...	60
...	12,576 54	1,114 28	...	13,690 82	31 90	...	13,658 92	61
73,050 53	...	1,779 75	71,270 78	...	...	71,270 78	...	62
2,491 67	...	14 65	2,477 02	...	4,000 00	6,477 02	...	63
1,220 22	...	...	1,220 22	...	...	1,220 22	...	64
...	3,221 62	92 05	...	3,313 67	...	...	3,313 67	65
...	9,662 66	474 79	...	10,137 45	75 00	...	10,062 45	66
207,258 35	...	27,736 21	179,522 14	...	1,395 00	180,917 14	...	67
138,979 44	...	5,258 61	133,720 83	...	458 23	134,179 06	...	68
1,765 26	...	...	1,765 26	...	...	1,765 26	...	69
183,281 30	...	...	183,281 30	...	...	183,281 30	...	70
...	9,067 10	...	...	9,067 10	...	...	9,067 10	71
43,450 07	...	3,863 40	39,586 67	...	2,753 91	42,340 58	...	72
83,637 04	...	...	83,637 04	...	64,279 03	147,916 07	...	73
9,224 74	...	82 12	9,142 62	...	589 65	9,732 27	...	74
313,803 80	...	8,322 43	305,481 37	...	164,083 72	469,565 09	...	75
...	133,559 72	72,078 26	...	205,637 98	29,575 52	...	176,062 46	76
...	12,782 33	1,406 90	...	14,189 23	...	...	14,189 23	77
617 45	...	2,548 82	...	1,931 37	...	...	1,931 37	78
110,129 13	...	...	110,129 13	...	6,204 73	116,333 86	...	80
1,824 15	...	...	1,824 15	...	...	1,824 15	...	81
60,590,008 73	1,845,604 2	93,179,351 50	57,548,814 22	1,983,76128	14,111,482 85	71,365,475 56	1,688,939	77

TABLEAU 9.—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Déductions		
		Loyers provenant des baux sur d'autres voies.	Autres loyers.	Pertes sur propriétés exploitées séparément.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Algoma-Central et baie d'Hudson		81 00	
2	Algoma-Eastern		17,240 88	
3	Atlantic, Quebec & Western		5,273 67	
4	Bedlington & Nelson			
5	Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson		2,298 08	
6	British-Yukon			
7	Canada & Gulf-Terminal			
8	Canada-Southern		1,797,492 77	
	Chemins de fer du gouvernement canadien:—			
9	Intercolonial		140,312 31	
10	Prince Edward Island			
11	Canadian-Northern	351,460 00	74,568 97	
12	Canadien du Pacifique	2,411,115 37	125,694 17	
13	Cap-Breton			
14	Caraquet			
15	Crow's Nest-Southern		4,236 23	
16	Cumberland Railway and Coal Co			
17	Detroit-River-Tunnel			
18	Dominion-Atlantic	31,891 69	51,174 33	
19	Eastern C.-B		1,982 89	
20	Elgin & Havelock			
21	Essex-Terminal			
22	Esquimalt & Nanaimo		29,001 64	
23	Fredericton & Grand-Lake		12,151 06	
24	Grand-Tronc	783,388 63	180,943 06	
25	Grand-Tronc-Pacifique			
27	Hereford		400 00	
28	International Bridge Co			
29	International of N.B		9,787 49	
30	Inverness Railway and Coal Co			
32	Kent-Northern			
33	Kettle, Vallée		2,351 44	
34	London & Port Stanley	15,634 18	8,943 35	
35	Lotbinière et Mégantic			
36	Maine-Central (Princeton)			
37	Manitoba Great-Northern		6,533 05	
38	Maritime Coal, Railway and Power Co		5,122 36	
39	Massawippi, Vallée	24,000 00	31,815 12	
40	Midland of Manitoba		86,071 52	
41	Moncton & Buctouche			
42	Montreal & Atlantic	33,120 00	34,586 63	
43	Montreal & Province Line		9,305 58	
44	Montreal & Vermont Jonction		16,805 33	
45	Morrissey, Fernie & Michel			
46	National-Transcontinental		60,294 96	
47	Napierville-Jonction		14,721 32	
48	Nelson & Fort-Sheppard		3,992 25	
49	New-Brunswick Coal and Railway Co			
50	New-Brunswick & P. E. Island			
51	New-Westminster Southern		2,741 45	
52	North-Shore			
53	Northern New-Brunswick & Seaboard			
54	Ottawa et New-York		46,641 18	
55	Père-Marquette, en Canada	174,515 31	632,860 82	
56	Quebec-Central			
57	Québec-Oriental		7,668 10	
58	Quebec Railway, Light and Power Co			
60	Quebec, Montreal & Southern		930 00	
61	Red Mountain		152 17	
62	Roberval et Saguenay		3,000 00	
63	Rutland & Noyan			

pour l'année close le 30 juin 1915—*Suite.*

du revenu brut.					Revenu net.		
Intérêt provenant de la dette garantie.	Autre intérêt.	Amortissement.	Autres déductions.	Déductions totales.	Revenu.	Perte.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
319,510 97	17,498 12		186,258 67	523,348 76		307,860 98	1
134,450 00	12,998 91		42,578 55	207,268 34		97,072 12	2
				5,273 67	18,235 15		3
						5,579 38	4
				2,298 08		59,951 76	5
102,238 00	1,308 56		7,636 12	111,182 68	107,650 15		6
37,000 00				37,000 00		32,397 48	7
1,130,200 00	182,035 99		176 00	3,109,904 76	698,962 00		8
				140,312 31		48,579 97	9
						184,491 97	10
8,812,345 34	70,604 38			9,308,978 69		2,540,513 46	11
894,487 31	13,284 62			3,444,581 47	39,280,445 21		12
						10,478 80	13
					4,626 62		14
				4,236 23		107,872 14	15
					26,702 19		16
810,000 00				810,000 00	260,809 27		17
239,926 67	101 56			323,094 25		100,865 14	18
	0 50			1,983 39		761 61	19
						166 43	20
					16,760 66		21
193,280 00				222,281 64		63,961 68	22
			19,994 40	32,145 46		37,956 44	23
5,559,349 53	626,391 49			7,150,072 71	4,962,272 55		24
						626,940 96	25
32,000 00			500 00	32,900 00		48,939 59	27
35,858 20				35,858 20	299,910 39		28
				9,787 49		5,960 52	29
					90,324 65		30
1,920 00				1,920 00		2,003 44	32
				2,351 44		865 69	33
				24,577 53		30,238 67	34
						3,169 05	35
	3,150 00			3,150 00	1,282 38		36
				6,533 05		89,552 96	37
				5,122 36	23,839 54		38
				55,815 12		83,808 04	39
				86,071 52		196,333 05	40
						646 62	41
52,650 00				120,356 63	10,035 68		42
	8,000 00			17,305 58	17,119 94		43
			20,000 00	36,805 33	15,326 61		44
					10,022 89		45
				60,294 96		136,400 40	46
				14,721 32	27,283 53		47
				3,992 25		56,964 42	48
						5,395 16	49
						8,459 19	50
				2,741 45	2,122 11		51
700 00				700 00		863 66	52
						2,942 40	53
				46,641 18		119,625 42	54
249,800 00				1,057,176 13	65,275 27		55
257,560 92				257,560 92	168,536 76		56
99,340 91				107,009 01		100,354 00	57
					1,150 35		58
263,490 55				264,420 55		140,497 57	60
				152 17		13,811 09	61
48,924 16				51,924 16	19,346 62		62
4,000 00				4,000 00	2,477 02		63

TABLEAU 9.—Compte du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Déductions		
		Loyers provenant des baux sur d'autres voies	Autres loyers.	Pertes sur propriétés séparément.
		$ c.	$ c.	$ c.
64	Salisbury & Albert			
65	Schomberg & Aurora			
66	Stanstead, Shefford & Chambly		14,373 97	
67	Ste-Claire, tunnel			
68	St-Laurent et Adirondack	10,000 00	152,394 84	
69	St-Martin			
70	Sydney & Louisbourg			
71	St-Jean et Québec		4,883 81	
72	Témiscouata		348 87	
73	Temiskaming & Northern-Ontario		25,771 80	
74	Mille-Iles		841 89	
75	Toronto, Hamilton & Buffalo		8,356 12	
76	Vancouver, Victoria & Eastern		33,509 41	
77	Victoria & Sidney		7,132 59	
78	Victoria-Terminal Railway & Ferry Co.		643 72	
80	Wabash, (en Canada)			
81	York & Carleton			
	Total	3,835,125 18	3,675,432 20	

pour l'année close le 30 juin 1915—*Suite.*

du revenu brut.					Revenu net.		
Interêt provenant de la dette garantie.	Autre interêt.	Amortissements	Autres déductions.	Déductions totales.	Revenu.	Perte.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	....	....	....	....	1,220 22	....	64
....	32,406 65	....	....	32,406 65	....	35,720 32	65
6,234 60	....	....	....	20,608 57	....	30,671 02	66
125,000 00	....	....	....	125,000 00	55,917 14	....	67
48,768 98	....	....	....	211,163 82	....	76,984 76	68
4,500 00	509 91	....	....	5,009 91	....	3,244 65	69
....	....	....	....	....	183,281 30	....	70
....	....	....	....	4,883 81	....	13,950 91	71
12,166 66	....	9,733 33	....	22,248 86	20,091 72	....	72
....	....	....	....	25,771 80	122,144 27	....	73
3,010 00	....	....	....	3,851 89	5,880 38	....	74
227,450 00	62,280 28	....	....	298,086 40	171,478 69	....	75
....	....	....	....	33,509 41	....	209,571 87	76
15,000 00	4,236 41	....	....	26,369 00	....	40,558 23	77
....	7 03	....	....	650 75	....	2,582 12	78
....	....	....	....	....	116,333 86	....	80
....	....	....	....	....	1,824 15	....	81
19,721,162 80	1,034,814 41	9,733 33	277,143 74	28,553,411 66	46,808,689 27	5,685,565 14	

TABLEAU 9—Compte du revenu

Numéro.	Nom de chemin de fer.	Emploi du		
		Dividendes sur		
		Actions ordinaires.	Actions préférées.	Total.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Canada-Southern	450,000 00		450,000 00
2	Canadien du Pacifique	26,000,000 00	10,178,848 07	36,178,848 07
3	Detroit River, tunnel	180,000 00		180,000 00
4	Dominion-Atlantic			
5	Esquimalt & Nanaïmo	125,000 00		125,00 000
6	Grand-Tronc		2,129,166 67	2,129,166 67
7	Hereford	32,000 00		32,000 00
8	International Bridge Co	120,000 00		120,000 00
9	Quebec-Central		135,264 12	135,264 12
10	Roberval-Saguenay			
11	Ste-Claire, tunnel			
	Total	26,907,000 00	12,443,278 86	39,350,278 86

pour l'année close le 30 juin 1915—*Fin.*

revenu net.

Additions et améliorations portées au compte du revenu.	Crédits au fonds de réserve.	Divers.	Affecté aux améliorations.	Total	Balance au Crédit du compte des profits et pertes.	Balance au Débit du compte des profits et pertes.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	....	....	....	450,000 00	248,962 00	....	1
....	....	....	....	36,178,848 07	3,101,597 14	....	2
....	....	....	....	180,000 00	80,809 27	....	3
132,963 64	....	....	....	132,963 64	....	233,828 78	4
....	....	....	....	125,000 00	....	188,961 68	5
....	....	....	....	2,129,166 67	2,833,105 88	....	6
4,042 13	....	....	....	36,042 13	....	84,981 72	7
50,908 22	120,000 00	....	....	290,908 22	9,002 17	....	8
....	....	....	....	135,264 12	33,272 64	....	9
....	....	4,980 54	....	4,980 54	14,366 08	....	10
....	....	....	39,673 86	39,673 86	16,243 28	....	11
187,913 99	120,000 00	4,980 54	39,673 86	39,702,847 25	6,337,358 46	507,772 18	

Non inclus dans O. E. ou G. E..

TABLEAU 10—Sommaire des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des dépenses, etc., du nombre de milles parcourus par les trains pour l'année finissant le 30 juin 1915.

1	2	3	4	5	6	7	B
Nom du chemin de fer.	Voyageurs transportés.	Voyageurs transportés, un mille.	Milles produisant revenu, trains de voyageurs.	Milles produisant revenu, trains mixtes.	Total du revenu sur voyageurs.	Total des recettes sur voyageurs.	Total des autres recettes.
	Nombre.	Nombre.	Milles.	Milles.	$ c.	$ c.	$ c.
Algoma-Central & Baie d'Hudson	38,977	2,004,993	86,333	54,243	63,035 72	65,492 64	90,912 07
Algoma-Eastern	53,278	1,412,588	57,462		40,684 58	44,614 99	31,108 70
Atlantic, Quebec & Western	39,071	1,338,088	50,760	14,206	33,815 39	34,872 15	
Bedlington & Nelson	109	745		672	25 90	26 14	
Brandon, Saskatchewan & baie d'Hudson	24,716	832,268	43,470		21,338 92	26,281 52	64 75
British-Yukon	8,287	511,065	1,350	37,350	47,111 59	54,838 94	762 34
Canada & Gulf Terminal	25,887	521,161	360	22,534	16,566 71	20,197 41	257 83
Canada-Southern	1,313,638	108,521,682	1,828,878	195,025	2,583,115 82	3,186,695 59	59,800 23
Chemin de fer du gouvernement canadien—Intercolonial	3,626,897	167,936,915	2,817,304	351,522	3,062,815 26	3,947,891 25	124,369 66
Chemin de fer du gouvernement canadien—Ile du P.-E.	404,598	9,780 362	145,987	221,714	178,233 38	212,621 55	13,338 26
Canadian-Northern	4,080,668	230,580,776	5,319,083	1,909,071	5,055,865 03	6,128,670 22	1,572,027 23
Canadien du Pacifique	13,086,064	1,155,371,348	17,977,033	1,939,478	23,917,718 41	28,720,643 75	1,824,004 01
Cap-Breton	7,860	172,277		19,468	4,895 91	5,436 06	255 28
Caraquet	18,793	674,007		48,760	20,318 42	24,054 71	2,272 28
Crow's Nest-Southern	9,262	257,934	24,412	19,536	8,703 88	11,059 34	13 53
Cumberland	43,592	456,526		30,767	13,792 35	18,005 01	588 30
Dominion-Atlantic	407,492	14,596,307	292,281	189,884	350,190 70	405,921 40	16,414 26
Eastern-British-Columbia	3,232	33,019	360	7,800	1,807 15	2,084 70	650 70
Elgin & Havelock	9,851	93,585		16,956	2,945 84	3,999 72	
Essex-Terminal							4,835 30
Esquimalt & Nanaimo	306,563	6,839,181	149,121	4,171	204,849 86	232,566 70	20,028 73
Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co	11,804	263,586		34,376	6,636 35	7,457 71	1,011 69
Grand-Tronc	11,472,005	571,131 995	8,303,889	679,024	10,011,943 88	12,199,082 27	511,322 46
Grand-Tronc-Pacifique	641,479	51,449,211	1,168,791	145,210	1,275,691 28	1,580,332 20	130,223 51
Hereford	27,723	524,206	33,488	33,178	16,988 56	20,686 24	398 03
Inverness Railway & Coal Co	38,186	823,086		42,966	21,962 25	23,231 60	1,327 41
International of New-Brunswick	33,919	1,376,427	10,714	52,654	39,278 52	41,367 77	786 13
Kent-Northern	10,000	145,060		16,902	7,851 73	8,704 26	
Kettle Valley	2,944	111,507		9,519	3,568 24	3,608 84	267 50
London & Port Stanley	105,559	1,803,436	46,716	6,001	23,959 25	28,986 39	1,038 69
Lotbinière & Mégantic	13,109	178,821		18,780	5,202 68	7,167 26	Dr. 18 69

Maine-Central	90,009	459,046	3,980	6,285	10,818 63	11,829 59	
Manitoba Great-Northern	8,913	203,131	9,894	24,284	5,517 39	6,304 03	286 30
Maritime Coal, Railway & Power Co	19,209	191,561	.....	29,666	5,658 41	6,623 85	24 00
Massawippi, Vallée	151,251	2,509,837	97,479	7,980	61,676 16	67,142 95	1,618 11
Midland of Manitoba	76,635	4,762,412	146,201	.....	100,094 01	134,618 15	18,631 63
Moncton & Buctouche	24,002	504,320	5,700	14,200	11,180 68	12,054 55	1,252 51
Montreal & Atlantic	328,399	7,695,366	174,456	128,361	184,682 69	219,003 77	17,678 91
Montreal & Province Line	97,698	1,925,325	41,321	12,726	33,297 37	39,837 25	2,154 80
Montreal & Vermont Jonction	195,120	4,073,736	62,785	.....	65,200 48	72,729 75	202 37
Morrissey, Fernie & Michel	123,400	752,740	.....	27,097	10,168 25	10,168 25	
Napierville-Jonction	25,095	449,882	17,860	.....	13,473 98	14,335 67	183 17
Transcontinental National (exploité par le gouv. canadien)	33,609	1,589,955	14,065	149,435	38,455 76	39,006 30	1,038 68
Nelson & Fort Sheppard	19,418	524,204	37,509	.....	16,911 70	20,845 11	1,964 02
New-Brunswick Coal & Railway Co	17,938	420,850	.....	31,139	11,281 11	13,213 53	2,456 21
New-Brunswick & P.-E. Island	19,807	357,328	3,136	23,946	9,100 10	14,969 47	117 82
New-Westminster & Southern	11,081	116,179	.....	21,276	3,835 70	7,956 57	2,203 22
Northern New-Brunswick & Seaboard	1,080	1,080	.....	2,027	608 00	608 00	
North-Shore	786	6,288	.....	3,360	205 27	205 27	
Ottawa & New-York	127,634	3,185,802	79,071	.....	73,557 19	93,018 79	1,954 41
Père-Marquette	299,374	5,631,843	247,562	12,995	128,521 85	169,558 20	11,144 75
Quebec-Central	387,620	16,644,012	221,925	272,948	354,407 26	416,372 71	20,495 12
Quebec, Montreal & Southern	245,315	5,279,102	126,441	85,434	137,552 23	153,407 19	2,087 80
Quebec-Oriental	30,360	1,987,750	50,902	13,135	48,505 59	55,384 91	80 05
Quebec Railway, Light & Power Co	82,194	628,539	7,278	.....	8,936 76	8,936 76	264 99
Roberval-Saguenay	21,233	691,103	40,662	335,273	9,575 45	9,642 35	50,286 78
Red-Mountain	6,509	57,878	54	5,814	1,575 66	3,118 18	259 70
Rutland & Noyan	117,720	399,071	5,441	.....	8,179 96	8,470 42	
Salisbury & Albert	14,841	329,937	.....	29,960	8,781 14	11,858 05	2,694 74
Schomberg & Aurora	20,616	183,582	.....	22,897	5,940 34	5,940 34	
Stanstead, Shefford & Chambly	237,258	1,565,400	43,648	17,477	29,625 38	38,845 22	508 47
Ste-Claire, tunnel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,210 89
St-Jean et Québec	16,727	452,355	.....	29,370	11,283 67	11,380 67	547 63
St-Laurent et Adirondack	633,791	12,977,905	170,965	.....	213,707 93	244,343 88	2,699 93
St-Martin	9,953	189,766	.....	17,340	4,745 13	5,965 11	132 80
Sydney & Louisbourg	167,640	2,202,369	32,931	20,032	49,799 95	53,178 41	19,172 79
Témiscouata	68,057	1,885,725	72,822	70,674	50,248 92	59,633 40	1,934 04
Temiskaming & Northern Ontario	502,342	20,534,411	409,108	75,227	480,226 37	550,398 02	34,259 70
Mille-Iles	35,938	215,628	.....	30,500	8,018 93	12,414 55	3,416 53
Toronto, Hamilton & Buffalo	581,539	16,470,669	305,736	.....	362,413 48	399,645 92	5,009 80
Vancouver, Victoria & Eastern	182,541	4,824,409	146,603	75,540	137,019 50	181,323 30	22,778 38
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	51,990	51,470	2,055	14	1,389 59	1,700 11	395 39
Victoria & Sidney, C.-B.	55,264	583,134	33,204	224	16,499 86	20,321 38	287 44
Wabash (en Canada)	538,622	30,451,483	679,657	9,920	397,993 50	425,133 33	11,339 27
York & Carleton	6,940	.....	.....	8,068	1,682 40	1,893 25	
Total	41,551,031	2,483,708,745	41,648,243	7,736,391	50,173,267 29	60,699,934 82	4,654,833 34

TABLEAU 10—Sommaire des voyageurs et tonnes de marchandises transportés, des recettes, des dépenses, des milles parcourus par les trains et les milles en activité pendant l'année finissant le 30 juin 1915—*Fin.*

8	9	10	11	12	13	14	15	16	17
Nom du chemin de fer.	Tonnes de marchandises transportées.	Tonnes de marchandises transportées, un mille.	Milles produisant revenu, trains mixtes.	Milles produisant revenu, trains de marchandises.	Total du revenu sur marchandises.	Total des recettes des marchandises.	Total des trains-milles produisant revenu.	Total des recettes brutes.	Total des frais d'exploitation.
	Nombre.	Nombre.	Milles.	Milles.	$ c.	$ c.	Milles.	$ c.	$ c.
Algoma-Central et baie d'Hudson	612,907	53,950,431	54,243	186,277	401,699 14	458,748 87	329,087	615,153 58	488,880 03
Algoma-Eastern	773,397	11,386,065	....	53,713	202,730 46	209,643 39	111,783	285,367 08	175,484 83
Atlantic, Quebec & Western	60,082	2,411,143	14,206	34,863	42,489 10	42,649 92	99,829	77,522 07	113,665 97
Bedlington & Nelson	4	25	672	....	337	3 37	672	29 51	4,423 11
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson	38,775	1,741,128	....	21,613	18,792 99	23,042 44	65,083	49,388 71	106,798 48
British-Yukon	33,593	2,951,708	37,350	7,795	236,143 44	236,143 44	46,495	291,744 72	93,601 90
Canada & Gulf Terminal	22,542	668,969	22,534	....	21,396 86	21,396 86	22,894	41,852 10	37,249 58
Canada-Southern	6,732,879	1,024,395,449	195,025	1,555,878	6,426,300 29	6,474,461 13	3,580,173	9,720,956 95	6,005,621 33
Ch. de fer du gouv. canadien—Intercolonial	4,442,510	1,157,448,089	351,522	4,173,771	7,131,061 59	7,187,449 01	7,344,453	11,259,709 92	11,348,755 91
Ch. de fer du gouv. canadien —Ile du P.-E.	122,257	4,781,286	221,714	....	186,117 48	186,560 47	382,315	412,520 26	597,044 23
Canadian-Northern	10,536,769	2,150,365,193	1,909,071	5,236,166	17,873,979 42	18,211,408 85	12,516,671	25,912,106 30	18,823,945 47
Canadien du Pacifique	21,490,596	7,734,433,065	1,939,478	16,896,368	59,770,681 02	60,285,597 35	36,835,905	90,830,245 11	60,212,569 49
Cap-Breton	5,415	156,443	19,468	....	4,743 84	4,743 84	19,468	10,435 18	20,913 98
Caraquet	42,259	1,478,820	48,760	....	45,255 06	45,255 06	48,760	71,582 05	66,955 43
Crow's-Nest-Southern	136,741	8,163,054	19,536	18,194	62,707 34	63,013 09	62,248	74,085 96	172,768 80
Cumberland	352,849	5,264,321	30,767	20,234	83,290 10	83,290 10	51,001	101,883 41	75,181 22
Dominion-Atlantic	326,628	21,727,462	189,884	83,654	506,614 50	508,716 90	566,733	931,052 56	733,696 25
Eastern-British-Columbia	92,023	849,256	7,800	....	30,480 52	30,510 91	8,184	33,246 31	30,607 10
Elgin & Havelock	10,049	....	16,956	....	7,761 24	7,761 24	16,956	11,760 96	11,927 39
Essex-Terminal	164,359	821,795	....	22,500	39,304 97	43,505 01	22,500	48,340 31	31,579 65
Esquimalt & Nanaimo	291,822	10,209,144	4,171	93,491	284,696 30	289,606 99	246,783	542,202 42	354,961 51
Fredericton & Grand Lake Coal & Ry. Co.	96,568	2,998,710	34,376	....	53,667 68	53,667 68	34,376	62,137 08	67,948 06
Grand-Tronc	18,496,023	3,401,015,166	679,024	9,944,806	23,378,255 03	23,745,812 72	18,979,452	36,456,217 45	27,634,081 39
Grand-Tronc-Pacifique	1,454,061	683,064,081	145,210	1,798,659	4,894,944 53	4,950,028 52	3,125,151	6,660,584 23	7,383,665 47
Hereford	85,602	1,834,357	33,178	1,704	69,734 47	69,751 98	68,370	90,836 25	105,297 74
Inverness Ry. & Coal Co.	288,470	15,898,665	42,966	63,060	188,339 60	188,352 60	106,026	212,911 61	122,586 96
International of New-Brunswick	52,568	2,290,950	52,654	6,125	60,238 18	60,249 20	70,053	102,403 10	98,576 13
Kent-Northern	7,250	145,060	16,902	....	11,543 59	11,543 59	16,902	20,247 85	20,331 29
Kettle Valley	33,540	267,170	9,519	1,239	14,463 69	14,506 69	10,758	18,383 03	16,897 28
London & Port Stanley	594,704	10,335,761	6,001	39,334	103,292 85	108,371 67	92,051	138,396 75	144,359 62
Lotbinière et Mégantic	22,773	317,001	18,780	....	16,287 03	16,287 03	18,780	23,435 60	25,704 65

Maine-Central	228,981	1,167,803	6,285	4,090	6,731 80	6,731 80	14,385	18,561 39	14,150 32
Manitoba Great-Northern	44,024	1,896,184	24,284	4,680	17,817 92	18,169 67	38,858	24,760 00	107,550 46
Maritime-Coal, Ry. & Power Co	212,149	2,270,762	29,666	....	62,823 87	62,823 87	29,666	69,471 72	40,209 82
Massawippi, Vallée	500,781	14,719,664	7,980	57,939	130,759 36	132,465 22	163,398	201,226 28	228,402 44
Midland of Manitoba	140,296	9,978,410	....	77,187	92,469 70	97,888 12	224,182	251,137 90	362,845 05
Moncton & Buctouche	21,100	433,168	14,200	5,700	17,906 30	17,906 30	27,020	31,213 36	31,584 98
Montreal & Atlantic	1,069,553	55,285,411	128,361	207,859	683,483 27	693,743 16	510,853	930,425 84	777,922 57
Montreal & Province Line	93,129	2,394,415	12,726	23,394	63,537 91	63,818 18	77,471	105,810 23	90,809 99
Montreal & Vermont Jonction	356,275	8,550,600	....	28,592	52,543 66	53,366 58	91,538	126,298 70	74,257 85
Morrissey, Fernie & Michel	494,137	3,014,235	27,097	....	77,988 94	83,465 11	27,097	93,633 36	83,523 03
Napierville, Jonction	406,017	11,564,098	....	29,578	82,285 46	82,302 91	47,438	96,821 75	54,695 45
Transcontinental National (exploité par le gouvernement canadien)	222,372	22,018,668	149,435	72,275	240,384 23	240,842 77	236,057	280,887 75	357,110 44
Nelson & Fort-Sheppard	20,245	768,536	....	18,754	24,254 01	24 ,336 51	56,318	47,145 64	94,651 03
New-Brunswick Coal & Railway Co	39,289	811,588	31,139	....	26,990 00	26,990 00	31,139	42,659 74	48,054 90
New-Brunswick & Ile du P.-E	65,339	1,520,984	23,946	10,972	32,932 97	34,364 29	38,054	49,451 58	57,910 77
New-Westminster & Southern	44,088	410,387	21,276	....	19,458 89	19,550 69	21,276	29,710 48	24,136 93
Northern New-Brunswick & Seaboard	1,335	1,335	2,027	....	1,028 31	1,028 31	2,027	1,636 31	4,578 71
North-Shore	1,550	12,400	3,360	....	619 91	619 91	3,360	825 18	988 84
Ottawa & New-York	318,512	15,191,603	....	54,145	117,158 13	117,341 45	133,222	212,314 65	284,023 62
Père-Marquette	2,745,460	443,368,764	12,995	854,164	2,193,139 63	2,220,171 59	1,114,721	2,400,874 54	1,477,034 51
Quebec Central	870,393	67,538,021	272,948	206,788	903,397 77	903,397 77	706,668	1,340,265 60	903,603 68
Quebec, Montréal & Southern	307,352	12,242,673	85,434	77,928	203,140 28	205,497 82	289,870	360,992 81	454,910 19
Quebec Oriental	55,224	4,455,111	13,135	39,978	67,503 35	6 7,503 35	104,015	122,968 31	116,313 30
Quebec Railway, Light & Power Co	216,588	1,634,317	....	20,479	68,744 66	69,336 25	27,757	78,538 00	71,821 12
Roberval-Saguenay	186,013	3,237,634	335,273	....	98,326 17	98,326 17	375,935	158,255 30	85,204 77
Red-Mountain	14,690	131,806	5,814	612	5,895 66	7,776 66	6,480	11,154 54	23,731 08
Rutland & Noyan	174,602	591,901	....	2,158	5,617 27	5,617 27	7,599	14,087 69	11,596 02
Salisbury & Albert	41,059	756,418	29,960	....	21,608 90	21,608 90	29,960	36,161 69	34,941 47
Schomberg & Aurora	8,488	132,820	22,897	....	6,109 84	6,109 84	22,897	12,050 18	15,271 80
Stanstead, Shefford & Chambly	415,080	2,075,520	17,477	21,594	38,770 03	39,289 07	82,944	78,642 76	88,305 42
Ste-Claire, tunnel	....	....	....	....	....	328,708 50	....	333,919 39	126,661 04
St-Jean & Quebec	30,332	1,155,866	29,370	4,769	26,952 46	26,955 46	34,139	38,883 76	47,950 86
St-Lawrence & Adirondack	767,937	27,798,601	....	80,275	308,185 27	309,024 82	251,350	556,068 63	417,089 19
St-Martin	15,065	231,117	17,340	....	12,291 59	12,291 59	17,340	18,389 50	16,624 24
Sydney & Louisbourg	4,468,504	67,202,852	20,032	207,803	633,433 07	647,947 44	260,766	720,298 64	537,017 34
Témiscouata	152,017	6,502,762	70,674	7,503	158,557 80	158,914 59	150,999	220,482 03	177,031 96
Temiskaming & Northern Ontario	662,336	86,500,437	75,227	329,019	886,564 62	893,067 02	814,600	1,477,724 74	1,408,658 69
Mille-Isles	28,673	172,038	30,500	....	19,142 52	19,152 52	30,500	34,983 60	25,758 86
Toronto, Hamilton & Buffalo	1,769,488	64,631,644	....	122,389	790,928 23	851,512 79	428,617	1,256,168 51	942,364 71
Vancouver, Victoria & Eastern	748,899	20,232,070	75,540	64,775	296,723 86	303,459 07	287,399	507,560 75	641,120 47
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	14,488	14,343	14	604	803 50	803 50	2,673	2,899 00	2,281 55
Victoria & Sidney, C.-B	16,538	201,385	224	9,755	10,930 15	11,071 15	43,183	31,679 97	44,981 12
Wabash (en Canada)	1,786,738	387,121,605	9,920	756,371	1,865,241 13	1,867,139 77	1,446,728	2,303,612 37	2,193,483 24
York & Carleton	9,694	....	8,068	....	3,786 29	3,786 29	8,068	5,679 54	3,855 39
Total	87,204,838	17,661,309,723	7,736,391	43,661,573	132,543,984 37	134,488,303 97	93,218,479	199,843,072 13	147,731,099 47

TABLEAU 11.—Relevé du nombre de milles parcourus par les trains pendant l'année finissant le 30 juin 1915.

Nom du chemin de fer.	Milles produisant revenu. Trains à voyageurs.	Milles produisant revenu. Trains mixtes.	Milles produisant revenu. Trains de marchandises.	Milles parcourus par les trains spéciaux.	Total des mill. parc. par des trains donnant revenu.	Milles parc. par les trains ne produisant pas revenu.
	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.	Milles.
Algoma-Central et baie d'Hudson	86,333	54,243	186,277	2,234	329,087	39,442
Algoma-Eastern	57,462		53,713	608	111,783	1,732
Atlantic, Quebec et Western	50,760	14,206	34,863		99,829	8,983
Bedlington and Nelson		672			672	48
Brandon, Saskatchewan & baie d'Hudson	43,470		21,613		65,083	379
British-Yukon	1,350	37,350	7,795		46,495	448
Canada and Gulf Terminal	360	22,534			22,894	216
Canada Southern	1,828,878	195,025	1,555,878	392	3,580,173	25,169
Chemins de fer du gouvernement canadien—						
Intercolonial	2,817,304	351,522	4,173,771	1,856	7,344,453	147,823
Ile du Prince-Edouard	145,987	221,714		14,614	382,315	17,194
Canadian-Northern	5,319,083	1,909,071	5,236,166	52,351	12,516,671	424,269
Canadien du Pacifique	17,977,033	1,939,478	16,896,368	23,026	36,835,905	773,240
Cap-Breton		19,468			19,468	
Caraquet		48,760			48,760	
Crow's Nest-Southern	24,412	19,536	18,194	106	62,248	4,815
Cumberland		30,767	20,234		51,001	
Dominion-Atlantic	292,281	189,884	83,654	914	566,733	51,446
Eastern British Columbia	360	7,800		24	8,184	96
Elgin and Havelock		16,956			16,956	
Essex-Terminal		22,500			22,500	
Esquimalt and Nanaimo	149,121	4,171	93,491		246,783	13,428
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co		34,376			34,376	
Grand-Tronc	8,303,889	679,024	9,944,806	51,733	18,979,452	
Grand-Tronc-Pacifique	1,168,791	145,210	1,798,659	12,491	3,125,151	
Hereford	33,488	33,178	1,704		68,370	758
Inverness Railway and Coal Co						
International of New-Brunswick	10,714	52,654	6,125	560	70,053	5,617
Kent-Northern		16,902			16,902	
Kettle Valley		9,519	1,239		10,758	
London and Port Stanley	46,716	6,001	39,334		92,051	37,249
Lotbinière et Mégantic		18,780			18,780	
Maine-Central	3,980	6,285	4,090	30	14,385	153
Manitoba Great Northern	9,894	24,284	4,680		38,858	427
Maritime Coal, Railway and Power Co		29,666			29,666	
Massawippi, Vallée	97,479	7,980	57,939		163,398	3,415
Midland of Manitoba	146,201		77,187	794	224,182	132

Moncton and Bouctouche	5,700	14,200	5,700	1,420	27,020	....
Montreal and Atlantic	174,456	128,361	207,859	177	510,853	6,377
Montreal and Province Line	41,321	12,726	23,394	30	77,471	445
Montreal and Vermont Junction	62,785	....	28,592	161	91,538	482
Morrissey, Fernie and Michel	....	27,097	....	....	27,097	....
Napierville Jonction	17,860	....	29,578	....	47,438	....
Transcontinental National (exploité par le gouvernement canadien)	14,065	149,435	72,275	282	236,057	....
Nelson and Fort Sheppard	37,509	....	18,754	55	56,318	433
New Brunswick Coal and Railway Co	....	31,139	....	....	31,139	....
New Brunswick and Prince Edward Island	3,136	23,946	10,972	....	38,054	1,684
New Westminster and Southern	....	21,276	....	....	21,276	16
Northern New Brunswick and Seaboard	....	2,027	....	....	2,027	12
North Shore	....	....	....	....	....	....
Ottawa and New-York	79,071	....	54,145	6	133,222	20,138
Père-Marquette	247,562	12,995	854,164	....	1,114,721	9,533
Quebec Central	221,925	272,948	206,788	5,007	706,668	192,486
Quebec, Montreal et Southern	126,441	85,434	77,928	67	289,870	6,553
Quebec Oriental	50,902	13,135	39,978	....	104,015	5,223
Quebec Railway, Light & Power Co	7,278	....	20,479	....	27,757	915
Roberval and Saguenay	40,662	335,273	....	....	375,935	....
Red-Mountain	54	5,814	612	....	6,480	84
Rutland and Noyan	5,441	....	2,158	....	7,599	....
Salisbury and Albert	....	29,960	....	....	29,960	....
Schomberg and Aurora	....	22,897	....	....	22,897	....
Stanstead, Shefford and Chambly	43,648	17,477	21,594	225	82,944	1,521
Ste-Claire, tunnel	....	....	....	....	....	....
St-Jean et Québec	....	29,370	4,769	....	34,139	1,341
St-Laurent et Adirondack	170,965	....	80,275	110	251,350	5,287
St-Martin	....	17,340	....	....	17,340	....
Sydney et Louisbourg	32,931	20,032	207,803	....	260,766	....
Témiscouata	72,822	70,674	7,503	....	150,999	6,290
Temiskaming and Northern Ontario	409,108	75,227	329,019	1,246	814,600	58,456
Thousand Islands	....	30,500	....	....	30,500	....
Toronto, Hamilton and Buffalo	305,736	....	122,389	492	428,617	12,578
Vancouver, Victoria and Eastern	146,603	75,540	64,775	481	287,399	42,952
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	2,055	14	604	....	2,673	....
Victoria and Sidney, C.-B	33,204	224	9,755	....	43,183	....
Wabash (en Canada)	679,657	9,920	756,371	780	1,446,728	25,819
York and Carleton	....	8,068	....	....	8,068	....
Totaux	41,648,243	7,736,391	43,661,573	172,272	93,218,479	1,955,104

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915.

Nom du chemin de fer.	PRODUITS AGRICOLES. Grain. Tonnage issu du chemin.	Grain. Reçu d'autres chemins en Canada.	Grain. Reçu d'autres chemins des E.-U.	Grain. Total du tonnage.	Farine. Tonnage issu du chemin.	Farine. Reçue d'autres chemins en Canada.	Farine. Reçue d'autres chemins des E.-U.	Farine. Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	134	975		1,109	229	1,720		1,949
Algoma Eastern	93	31	107	231	273	24		297
Atlantic, Quebec and Western	15	264		279	60	1,726		1,786
Bedlington and Nelson								
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	21,136		1,454	22,590				
British Yukon	1,181			1,181	583			583
Canada and Gulf Terminal	63	246		309	14	667		681
Canada Southern	36,046	107,412	774,722	918,180	26,794	104,428	144,467	275,689
Ch. de fer du gouv. canadien—Intercolonial	57,212	75,094		132,306	56,878	172,654		229,532
" " Ile du Prince-Edouard	17,399	95		17,494	2,957	1,530		4,487
Canadian Northern System	1,466,071	54,588	917	1,521,576	226,715	43,451	668	270,834
Canadien du Pacifique	2,834,295	338,989	139,950	3,313,234	716,353	61,473	76,034	853,860
Cap-Breton					7	577		584
Caraquet		25		25		2,356		2,356
Crow's Nest Southern		28	94	122			20	20
Cumberland		312		312		4,600		4,600
Dominion Atlantic	1,650	3,140	40	4,830				
Eastern British Columbia		204		204		45		45
Elgin and Havelock	14	162		176	34	590		624
Essex Terminal		700		700		300		300
Esquimalt and Nanaimo	858	8,726		9,584	285	3,970		4,255
Fredericton and Grand Lake Coal & Railway Co.		774		774				
Grand Tronc	1,370,177	85,666	458,195	1,914,038	352,650	38,612	132,474	523,736
Grand Tronc Pacifique	512,909	690	2,225	515,824	14,947	112	39	15,098
Hereford	261	642	1,588	2,491	722	231	219	1,172
Inverness Railway and Coal Co.	8	374		382	158	1,100		1,258
International of New-Brunswick	844			844	289			289
Kent Northern	28			28	5	1,044		1,049
Kettle Valley	51	20		71		146		146
London and Port Stanley		3,931	9,172	13,103				
Lotbinière and Mégantic	52	210		262	120	301		421
Maine Central			1,010	1,010			92	92
Manitoba Great Northern	17,829	787	3,244	21,860	72		38	110
Maritime Coal, Railway and Power Co.	83	216		299	34	470		504

Massawippi Valley	456	11,346	2,961	14,763	102	1,592	422	2,116
Midland of Manitoba	81	552	20,839	21,472	40	.....	363	403
Moncton et Bouctouche	.....	42	.....	42	.....	205	.....	205
Montreal and Atlantic	3,290	118,984	59	122,333	398	132,462	268	133,128
Montreal and Province Line	218	4,532	.....	4,750	181	1,439	.....	1,620
Montreal and Vermont Junction	9	87,640	269	87,918	35	3,905	.....	3,940
Morrissey, Fernie and Michel	.....	350	.....	350	.....	.....	.....	.....
Napierville, Jonction	701	193	56	950	5	685	.....	690
National Transcont., exploité par le dép. des ch. de f. de l'Etat	1,342	.....	.....	1,342	2,046	.....	.....	2,046
Nelson et Fort-Sheppard	57	.....	231	288	107	20	110	237
New Brunswick Coal and Railway Co.	69	1,363	.....	1,432	.....	.....	.....	.....
New Brunswick and Prince Edward Island	257	.....	.....	257	715	.....	.....	715
New Westminster Southern	76	576	.....	652	35	19	.....	54
Northern New Brunswick and Seaboard	.....	.....	.....	.....	.....	9	.....	9
North Shore	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Ottawa and New York	1,345	789	1,083	3,217	89	3,194	.....	3,283
Père-Marquette	.....	17,776	661	18,437	921	792	.....	1,713
Quebec Central	.....	11,602	.....	11,602	.....	20,723	.....	20,723
Quebec, Montreal and Southern	4,036	2,919	.....	6,955	196	8,279	.....	8,475
Quebec Oriental	115	71	.....	186	80	2,987	.....	3,067
Quebec Railway, Light and Power Co.	3,537	182	.....	3,719	660	173	.....	833
Roberval-Saguenay	342	446	.....	788	100	41	.....	141
Red Mountain	.....	.....	226	226	.....	.....	35	35
Rutland and Noyan	.....	.....	606	606	.....	43	22	65
Salisbury and Albert	11	387	.....	398	59	1,467	.....	1,526
Schomberg and Aurora	1,632	.....	.....	1,632	.....	259	.....	259
Stanstead, Shefford and Chambly	.....	90,901	.....	90,901	980	4,300	.....	5,280
Ste-Claire, tunnel	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
St. Lawrence and Adirondack	1,128	1,696	260	3,084	6,237	972	134	7,343
St-Martin	.....	80	.....	80	.....	390	.....	390
Sydney and Louisbourg	16	480	.....	496	.....	4,210	.....	4,210
Témiscouata	350	680	.....	1,030	237	1,920	.....	2,157
Temiskaming and Northern Ontario	1,557	4,468	.....	6,025	942	5,855	.....	6,797
Thousand Islands	23	442	.....	465	.....	1,240	.....	1,240
Toronto, Buffalo and Hamilton	2,346	109,593	.....	111,939	2,137	53,491	.....	55,628
Vancouver, Victoria and Eastern	4,391	89	4,743	9,223	40	163	1,301	1,504
Victoria Terminal Railway and Ferry Co.	584	254	.....	838	63	65	.....	128
Victoria and Sidney, C.-B.	70	780	.....	850	1	131	.....	132
Wabash (en Canada)	652	.....	214,467	215,119	.....	.....	48,160	48,160
York and Carleton	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	6,367,100	1,153,514	1,639,179	9,159.793	1,416,585	693,158	404,866	2,514,609

TABEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS AGRICOLES—*Suite.*							
	Autres produits de la minoterie.				Foin.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçu des chemins des E.-U.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçu des chemins des E.-U.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	26	230		256	1,822			1,822
Algoma Eastern					359			359
Atlantic, Quebec and Western		15		15	430	871		1,301
Bedlington and Nelson								
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	21	30		51	20	10		30
British Yukon	688			688	2,147			2,147
Canada and Gulf Terminal					32	88		120
Canada Southern	11,118	10,416	163,882	185,416	27,313	397	18,629	46,339
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	28,383	62,181		90,564	80,137	7,291		87,428
" " Ile du P.-E	1,020	90		1,110	6,093	2		6,095
Canadian Northern System	62,032	34,294	3,361	99,687	96,529	10,248	63	106,840
Canadien du Pacifique	361,615	27,166	52,987	441,768	292,984	113,980	11,211	418,175
Cap-Breton						62		62
Caraquet		244		244		796		796
Crow's Nest Southern	52		20	72	12	47		59
Cumberland	22	612		634	110	572		682
Dominion Atlantic	5,326	16,007	3,026	24,359	4,438	72		4,510
Eastern British Columbia					12	267		279
Elgin and Havelock	5	329		334	57			57
Essex Terminal		600		600				
Esquimalt et Nanaïmo	2,649	5,887		8,356	927	2,123		3,050
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co								
Grand-Tronc	116,341	6,464,215	779	338,584	154,167	36,057	52,138	242,362
Grand-Tronc-Pacifique	4,227	152	78	4,457	8,241	23		8,264
Hereford	41	176	117	334	654		72	726
Inverness Railway and Coal Co	27	1,008		1,035	123	518		641
International du New-Brunswick	507			507	1,923			1,923
Kent Northern					290			290
Kettle Valley		25		25	129	67	207	403
London and Port Stanley	56	29		85	491			491
Lotbinière et Mégantic	28	22		50	388			388
Maine Central			20	20			179	179
Manitoba Great Northern	90		53	143	20			20
Manitoba Coal, Railway and Power Co	212	423		635	70	233		303
Massawippi Valley	336	2,580	1,220	4,136	294	1,329	232	1,855

Midland du Manitoba	36		1,304	1,340			75	75
Moncton et Bouctouche					102			102
Montreal and Atlantic	1,205	84,074	415	85,694	26,417	8,007		34,424
Montreal and Province Line	152	924		1,076	17,030	1,050		18,080
Montreal and Vermont Junction	5	38,737		38,742	6,513	26,302		32,815
Morrissey, Fernie and Michel						500		500
Napierville Junction		21	23	44	6,408	80		6,488
Transconti. National, exploité p. le min. d. ch. de f. de l'Etat	529			529	2,608			2,608
Nelson et Fort Sheppard	210	154	35	399	93	104	1,038	1,235
New Brunswick Coal and Railway Co								
New Brunswick and Ile du P.-E	151			151	3,204			3,204
New Westminster Southern	43	175		218	23	1,247		1,270
Northern New Brunswick and Seaboard		1		1		73		73
North Shore	144			144				
Ottawa et New-York	145	2,011	102	2,258	3,636	232		3,868
Père-Marquette	692	344	227	1,263		825		825
Québec Central								
Quebec, Montreal and Southern		1,227		1,227	42,149	1,200		43,349
Québec Oriental	20	20		40	1,099	59		1,158
Quebec Railway, Light and Power Co	369	94		463	260	854		1,114
Roberval-Saguenay	53	20		73	124	225		349
Red Mountain					13		567	580
Rutland et Noyan					117	4,999		5,116
Salisbury et Albert					1,592			1,592
Schomberg et Aurora					42			42
Stanstead, Shefford et Chambly		39,768		39,768	6,914	31,502		38,416
Ste-Claire, tunnel								
St. Lawrence and Adirondack	917	1,636	133	2,686	4,474	2,191		6,665
St-Martin						90		90
Sydney et Louisbourg	112	615		727		7,020		7,020
Témiscouata	43	126		169	1,845	758		2,603
Temiskaming and Northern Ontario	868	2,053		2,921	3,577	9,510	11	13,098
Mille-Iles		60		60	786			786
Toronto, Hamilton et Buffalo	2,462	8,199		10,661	9,235	3,030		12,265
Vancouver, Victoria and Eastern	632	526	1,660	2,818	9,896	57	1,200	11,153
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	321	220		541	13	60		73
Victoria et Sidney, C.-B	35	638		673	75	12		87
Wabash (en Canada)			87,634	87,634	416		22,300	22,716
York et Carleton								
Total	603,966	350,623	532,076	1,486,665	828,873	275,040	107,922	1,211,835

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS AGRICOLES—*Suite.*							
	Tabac.				Coton.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central et baie d'Hudson								
Algoma Eastern								
Atlantic, Quebec and Western								
Bedlington et Nelson								
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson								
British Yukon	8			8				
Canada and Gulf Terminal		11		11				
Canada Southern	1,382	107	6,786	8,275			18,539	18,539
Chemin de fer de l'Etat—(Intercolonial)	2,046	550		2,596	1,856	1,091		2,947
" " (Ile du P.-E.)	183	45		22	55	70		125
Canadian Northern, réseau du								
Canadien du Pacifique	7,525	4,382	1,944	13,851	2,533	7,852	7,504	17,889
Cap-Breton								
Caraquet								
Crow's Nest Southern								
Cumberland		1		1				
Dominion-Atlantique	22	4		26				
Eastern British Columbia								
Elgin et Havelock								
Essex Terminal								
Esquimalt et Nanaïmo		14		14				
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co.								
Grand-Tronc	3,335	1,893	3,585	8,813	6,449	937	23,499	30,885
Grand-Tronc-Pacifique	148	358	39	545	3	414	11	428
Hereford	3	7		10				
Inverness Railway and Coal Co.		12		12				
International du New-Brunswick	9			9				
Kent Northern								
Kettle Valley								
London et Port-Stanley								
Lotbinière et Mégantic								
Maine Central								
Manitoba Great Northern								
Maritime Coal, Railway and Power Co.		7		7				
Massawippi Valley		16	4	20			5	5

Midland du Manitoba							33	33
Moncton et Bouctouche								
Montréal et Atlantique		206	622	828		1,284	6,608	7,892
Montreal and Province Line								
Montreal and Vermont Junction								
Morrissey, Fernie et Michel								
Napierville Jonction		151		151		14	316	330
Transcontinental National, exp. p. le dép. d. ch. d. fer de l'Etat	4			4				
Nelson et Fort-Sheppard					28		251	279
New Brunswick Coal and Railway Co								
New-Brunswick et Ile du P.-E	8			8	1			1
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa et New-York	1	103		104	39	104	738	881
Père-Marquette	32		43	75			33	33
Québec Central								
Quebec, Montreal and Southern	21			21				
Québec Oriental								
Quebec Railway, Light and Power Co	32	1		33	53	4,549		4,602
Roberval -Saguenay	1			1				
Red Mountain								
Rutland et Noyan							168	168
Salisbury et Albert								
Schomberg et Aurora								
Stanstead, Shefford et Chambly								
Ste-Claire, tunnel								
St-Laurent et Adirondack	11	71	135	217	240	489	759	1,488
St-Martin								
Sydney et Louisburg		14		14				
Témiscouata	12	14		26		6		6
Temiskaming and Northern Ontario								
Mille-Iles								
Toronto, Hamilton et Buffalo		334		334		2,079		2,079
Vancouver, Victoria and Eastern			43	43			70	70
Victoria Terminal Railway and Ferry Co								
Victoria et Sidney, C.-B								
Wabash (en Canada)			1,386	1,386			20,197	20,197
York et Carleton	288	621		909				
Total	15,071	8,922	14,587	38,580	11,257	18,889	78,731	108,877

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS AGRICOLES—*Fin.* Fruits et légumes.				Autres produits de l'agriculture.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma-Central et Baie-d'Hudson	163			163	103	307		410
Algoma Eastern	28		92	120	18			18
Atlantic, Quebec and Western	10	60		70	43	441		484
Bedlington et Nelson								
Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	60		2,117	2,177	82		26	108
British Yukon	449			449	75			75
Canada and Gulf Terminal	3	170		173	328	1		329
Canada Southern	43,393	13,641	155,560	212,594	5,109	1,638	85,198	91,945
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	48,474	17,707		66,181	6,379	4,057		10,436
" " Ile du Prince-Edouard	4,950	172		5,122	1,109	39		1,148
Canadian Northern, réseau du	52,762	16,529	15,671	84,962				
Canadien du Pacifique	307,657	97,368	102,146	507,171	66,039	25,995	13,917	105,951
Cap-Breton		53		53				
Caraquet	157			157		212		212
Crow's Nest Southern	90		400	490			21	21
Cumberland	26	710		736	16	312		328
Dominion Atlantic	75,375	1,805	73	77,253	515	37	4	556
Eastern British Columbia		100		100				
Elgin et Havelock		2		2	239	81		320
Essex Terminal		100		100				
Esquimalt et Nanaïmo	227	1,243		1,470	94	731		825
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co.								
Grand-Tronc	174,661	13,542	115,587	303,790	48,078	9,043	53,222	110,343
Grand-Tronc-Pacifique	5,608	14,557	1,473	21,638	1,037	377	15	1,429
Hereford	33	8	11	52	38	1		39
Inverness Railway and Coal Co.	41	89		130				
International du New-Brunswick	633			633	3			3
Kent Northern	673			673				
Kettle Valley	54			54	17			17
Klondike Mines								
London et Port-Stanley	271	30		301	155			155
Lotbinière et Mégantic		26		26	197	92		289
Maine Central		1,665		1,665				
Manitoba Great Northern	20		361	381	216	115	10	341
Matitime Coal, Railway and Power Co.	2	146		148				

Massawaippi Valley	791	808	290	1,889	7	69	5	81
Midland Railway of Manitoba	41	63	19,939	20,043	30		613	643
Moncton et Bouctouche	1,172			1,172				
Montréal et Atlantique	817	15,553	804	17,174	414	3,380	477	4,271
Montreal and Province Line								
Montréal et Jonction Vermont		2,114	558	2,672		3,214		3,214
Morrissey, Fernie and Michel								
Nelson and Fort Sheppard	20	31	4,590	4,641				
New Brunswick Coal and Railway Co	7,483			7,483	12			12
Napierville-Jonction					15			15
Transcontinent. National, expl. p. le min. des ch. de f. de l'Etat								
New-Brunswick et Ile du P.-E.	1,778			1,778	13			13
New Westminster Southern	104	648		752				
Northern New Brunswick and Seaboard		5		5	1	14		15
North Shore								
Ottawa et New-York	181	265	156	602	179	395	112	686
Père-Marquette	1,007	21,652	3,245	25,904	514	398	2,886	3,798
Québec Central					5,435	959		6,394
Quebec, Montreal and Southern	364	656	37	1,057				
Québec Oriental					250	551		801
Quebec Railway, Light and Power Co	341	37		378	109			109
Roberval et Saguenay								
Red Mountain	31		147	178				
Rutland et Noyan						425	331	756
Salisbury et Albert								
Schomberg et Aurora	183			183				
Standtead, Shefford and Chambly	817	2,870	391	4,078		4,117		4,117
Ste-Claire, tunnel								
St-Laurent et Adirondack	176	571	3,903	4,650	320	511	2,098	2,929
St-Martin					75	30		105
Sydney et Louisbourg	367	840		1,207	104	1,310		1,414
Témiscouata	916	3,458		4,374				
Temiskaming and Northern Ontario	1,076	7,018	16	8,110		36		36
Mille-Iles								
Toronto, Hamilton et Buffalo	7,653	12,748		20,401	941	5,865		6,806
Vancouver, Victoria and Eastern	5,332	31	7,290	13,153	417		437	854
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	31	314		345		6		6
Victoria et Sidney, C.-B	87	256		343	1	1		2
Wabash (en Canada)	6,025	1,141	35,542	42,708			28,377	28,377
York et Carleton								
Total	753,113	249,137	472,064	1,474,314	138,727	64,760	187,749	391,236

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES ANIMAUX. Animaux vivants. Tondage issu du chemin.	Animaux vivants. Reçus d'autres chemins en Canada.	Animaux vivants. Reçus des chemins des Etats-Unis.	Animaux vivants. Total du tonnage.	Viandes préparées. Tonnage issu du chemin.	Viandes préparées. Reçues d'autres chemins en Canada.	Viandes préparées. Reçues des chemins des Etats-Unis.	Viandes préparées. Total du tondage.
Algoma Central and Hudson Bay	438	54		492	93	38		131
Algoma Eastern	574			574		12		12
Atlantic, Quebec and Western	121	32		153	12	97		109
Bedlington and Nelson								
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	249			249				
British Yukon	817			817	33			33
Canada Gulf and Terminal	610	72		682	36			36
Canada Southern	29,144	5,428	45,437	80,009	4,247	1,009	109,002	114,258
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	37,528	2,520		40,048	5,810	7,152		12,962
" " Ile du Prince-Edouard	5,244	27		5,271	2,307	18		2,325
Canadian Northern System	127,739	17,664	166	145,569	6,934	281		7,215
Canadien du Pacifique	476,169	71,233	15,154	562,556	58,540	8,083	65,554	132,177
Cap-Breton	29			29				
Caraquet					34	100		134
Crow's Nest Southern	10			10				
Cumberland	1	64		65	2	212		214
Dominion Atlantic	3,016	213		3,229	645	26		671
Eastern British Columbia	10			10				
Elgin and Havelock	43			43	217	30		247
Essex Terminal	300	18,200		18,500				
Esquimalt and Nanaimo	748	1,553		2,301	12	2,127		2,139
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co								
Grand-Tronc	317,678	48,003	49,719	415,400	91,170	2,387	147,906	241,463
Grand-Tronc-Pacifique	36,003	23	12	36,038	1,476	260	15	1,751
Hereford	188		1	189		6	5	11
Inverness Railway and Coal Co	564	13		577	19	1		20
International of New Brunswick	1,132			1,132	161			161
Kent Northern	188	10		198		20		20
Kettle Valley	101	11		112				
Klondike Mines								
London and Port Stanley		286		286				
Lotbinière et Mégantic	1	2		3				
Maine Central			20	20				
Manitoba Great Northern	99		12	111		14		14
Maritime Coal, Railway and Power Co	26	10		36	1	21		22

Massawippi Valley	1,206	109	435	1,750	240	9	4	253
Midland Railway of Manitoba	378	690	295	1,363		38		38
Moncton and Bouctouche	80			80				
Montreal and Atlantic	5,714	5,858	11	11,583		22,813	32	22,845
Montreal and Province Line	703	907		1,610				
Montréal, et jonction Vermont		7,320		7,320				
Morrissey, Fernie and Michel		40		40				
Napierville-Jonction	870	10	192	1,072				
Transcontinental National, expl. p. le min. d. ch. def. de l'E.	371			371	54			54
Nelson and Fort-Sheppard	10		61	71				
New Brunswick Coal and Railway Co.								
New Brunswick and Prince Edward Island	274			274	18			18
New Westminster Southern		12		12		113		113
Northern New Brunswick and Seaboard	8			8				
North Shore								
Ottawa and New York	2,363	117	3	2,483	7			7
Père Marquette	12	65	65	142				
Québec Central	7,431			7,431				
Quebec, Montreal and Southern	2,920	84		3,004	33			33
Québec Oriental	225	120		345	300	136		436
Quebec Railway, Light and Power Co.	467	91		558	257	3		260
Roberval-Saguenay	20	22		42				
Red Mountain								
Rutland and Noyan			7	7				
Salisbury and Albert	254	3		257				
Schomberg and Aurora	1,630			1,630	30			30
Stanstead, Shefford et Chambly	950	7,018		7,968				
Ste-Claire, tunnel								
St-Laurent et Adirondack	643	216	18	877	3	63	312	378
St-Martin								
Sydney et Louisbourg	41	670		711	82	6,540		6,622
Témiscouata	475	126		601	41	84		125
Temiskaming and Northern Ontario	1,102	933		2,035	34	809	22	865
Mille-Iles	885	34		919				
Toronto, Hamilton and Buffalo	2,242	6,527		8,769	1,065	90		1,155
Vancouver, Victoria and Eastern	362	10	1,748	2,120	817	27	613	1,457
Victoria Terminal Railway and Ferry Co.	5	36		41	42	27		69
Victoria and Sidney, C.-B.	28	28		56	28	43		71
Wabash (en Canada)	380	989	5,475	6,844	84		57,024	57,108
York and Carleton								
Total	1,070,819	197,453	118,831	1,387,103	174,884	52,689	380,489	608,062

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES ANIMAUX—*Suite.* Autr. produits empaquetés—Produits domestiques.				Volailles, gibier et poisson.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay								
Algoma Eastern								
Atlantic, Quebec and Western	7	59		66	4,994			4,994
Bedlington and Nelson								
Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	14			14				
British Yukon	173			173	8			8
Canada and Gulf Terminal	178	1		179	21	15		36
Canada Southern	25,675	6,713	73,810	106,198	1,239	2,568	43,082	46,889
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	3,227	10,148		13,375	41,229	1,636		42,865
" " Ile du Prince-Edouard	2,107	47		2,154	3,494	73		3,567
Canadian Northern System	29,994	13,730	467	44,191	6,984	12,516	78	19,578
Canadien du Pacifique	33,498	5,534	51,703	90,735	32,610	15,191	1,520	49,321
Cap-Breton					40			40
Caraquet	39	283		322	4,512	15		4,527
Crow's Nest Southern								
Cumberland		37		37		2		2
Dominion Atlantic	165	46	20	231	2,652	111	3	2,766
Eastern British Columbia								
Elgin Havelock					7	13		20
Essex Terminal								
Esquimalt et Nanaïmo		1,958		1,958	755	60		815
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co								
Grand-Tronc	24,822	310	45,762	70,894	1,429	6,112	29,426	36,967
Grand-Tronc-Pacifique	970	253	92	1,315	3,999	291	66	4,356
Hereford	45	4	7	56		2		2
Inverness Railway and Coal Co	35	1		36	606	133		739
International du Nouveau-Brunswick	59			59	36			36
Kent Northern					789			789
Kettle Valley								
Klondike Mines								
London and Port Stanley	8			8				
Lotbinière et Mégantic	8	18		26	9	6		15
Maine Central								
Manitoba Great Northern					20		108	128
Maritime Coal, Railway and Power Co		49		49		10		10

Massawippi Valley	230		14	244		143	17	160
Midland Railway of Manitoba		57		57		1,606	318	1,924
Moncton et Bouctouche					777			777
Montreal Atlantic	40	5,307	477	5,824		3,353	1,363	4,716
Montreal and Province Line					4	3		7
Montréal et Jonction Vermont		60		60	3	52		55
Morrissey, Fernie & Michel								
Napierville, Jonction			59	59	18	121	20	159
Transcontinental National, expl. par le dépt. du ch. de f. de l'Etat	18			18	63			63
Nelson et Fort-Sheppard								
New-Brunswick Coal and Railway Co.								
New-Brunswick et Ile du Prince-Edouard	91			91	980			980
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard						2		2
North Shore								
Ottawa et New-York	2	21		23	143	41		184
Père Marquette	86	19	356	461	74	11	308	393
Québec Central								
Quebec, Montreal and Southern	25	77		102	54	65		119
Québec Oriental	189	378		567		4,333		4,333
Quebec Railway, Light and Power Co.	247	13		260	23			23
Roberval-Saguenay								
Red Mountain								
Rutland et Noyan			16	16		20		20
Salisbury et Albert								
Schomberg et Aurora	106			106				
Stanstead, Shefford and Chambly						64		64
Ste-Claire, tunnel								
St-Laurent et Adirondack	121	77	1,229	1,427	1,346	5,352	55	6,753
St-Martin								
Sydney et Louisbourg	91	1,012		1,103	186	82		268
Témiscouata	144			144	70	2		98
Temiskaming and Northern Ontario	64	297		361		57		57
Mille-Iles								
Toronto, Hamilton and Buffalo	5,670	3,068		8,738	24	2,094		2,118
Vancouver, Victoria and Eastern	110		368	478	2,831	82	185	3,098
Victoria Terminal Railway and Ferry Co.	35	148		183	1	26		27
Victoria, Sidney, C.-B.	17	168		185	25	1		26
Wabash (en Canada)			42,509	42,509			37,962	37,962
York et Carleton	227	45		272				
Total final	128,537	49,938	216,889	395,364	112,055	56,290	114,511	282,856

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS D'ANIMAUX—*Suite.* Laine. Tonnage issu du chemin.	Laine. Reçue d'autres chemins en Canada.	Laine. Reçue des chemins des Etats-Unis.	Laine. Total du tonnage.	Peaux et cuirs. Tonnage issu du chemin.	Peaux et cuirs. Reçus d'autres chemins en Canada.	Peaux et cuirs. Reçus des chemins des Etats-Unis.	Peaux et cuirs. Total du tonnage.
Algoma Central et Baie d'Hudson						2,738		2,738
Algoma Eastern								
Atlantic, Quebec and Western					19	36		55
Bedlington and Nelson								
Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson								
British Yukon								
Canada and Gulf Terminal	12	1		13	43	1		44
Canada Southern	47	463	7,085	7,595	1,[illegible]28	4,064	24,783	30,475
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	1,914	2,243		4,157	7,154	1,718		8,872
" " " Ile du Prince-Edouard	89	4		93	773	16		789
Canadian Northern System					3,152	1,878	12	5,042
Canadien du Pacifique	3,470	6,714	492	10,676	19,718	17,404	20,513	57,635
Cap-Breton	4			4	19			19
Caraquet					80			80
Crow's Nest Southern								
Cumberland					2	12		14
Dominion Atlantic					800	147		947
Eastern British Columbia								
Elgin and Havelock	1			1	33			33
Essex Terminal								
Esquimalt et Nanaïmo						60		60
Fredericton & Grand Lake Coal and Railway Co								
Grand-Tronc	340	483	5,915	6,738	25,111	2,917	41,807	69,835
Grand-Tronc-Pacifique	200	2		202	756	264	1	1,021
Hereford	3	1	1	5	4		2	6
Inverness Railway and Coal Co	24			24	88	2		90
International du Nouveau-Brunswick					1			1
Kent Northern								
Kettle Valley								
Klondike Mines								
London and Port Stanley	6			6				
Lotbinière et Mégantic	1	1		2	25			25
Maine Central								
Manitoba Great Northern	137			137	80	448		528
Maritime Coal, Railway and Power Co					3			3

Massawippi Valley	5		5	13	166	386	39	591
Midland Railway of Manitoba	32			32	199	452		651
Moncton et Bouctouche								
Montreal and Atlantic		3,199		3,199	504	13,377	200	14,081
Montreal and Province Line					114	316		430
Montréal et Jonction Vermont						90		90
Morrissey, Fernie and Michel								
Napierville-Jonction		14		14	33	223		256
Transcontinental National, expl. p. le min. d. ch. de fer de l'Etat	1			1	8			8
Nelson and Fort Sheppard								
New Brunswick Coal and Railway Co								
New-Brunswick et Ile du P.-E.	6			6	3			3
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa et New-York	2	7	8	17	48	18		66
Père-Marquette	51	31		82	6		5,769	5,775
Québec Central								
Quebec, Montreal and Southern					11			11
Québec Oriental								
Quebec Railway, Light and Power Co					121	135		256
Roberval-Saguenay								
Red Mountain								
Rutland et Noyan								
Salisbury et Albert								
Schomberg et Aurora								
Stanstead, Shefford et Chambly		49		49	90			90
Ste-Claire, tunnel								
St-Laurent et Adirondack	1	17	11	29	131	491	626	1,248
St-Martin								
Sydney et Louisburg					15	51		66
Témiscouata	3			3	22	4		26
Temiskaming and Northern Ontario								
Mille-Iles								
Toronto, Hamilton and Buffalo	29	801		830	394	3,198		3,592
Vancouver, Victoria and Eastern	52	144		196	349		91	440
Victoria Terminal Railway and Ferry Co						5		5
Victoria et Sidney, C.-B.	1			1		5		5
Wabash (en Canada)			7,031	7,031			5,409	5,409
York et Carleton								
Total final	6,431	14,177	20,548	41,156	61,703	50,456	99,252	211,411

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS D'ANIMAUX—*Fin.* Autres produits d'animaux.				PRODUITS DES MINES. Houille anthracite.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autr$s chemins en Canada.	Reçus des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçue d'autres chemins en Canada.	Reçue des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central et Baie d'Hudson	65			65			270	270
Algoma Eastern	30			30		528	412	940
Atlantic, Quebec and Western	29	34		63				
Bedlington et Nelson								
Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson	78			78			3,468	3,468
British Yukon	225			225				
Canada and Gulf Terminal								
Canada Southern	9,186	2,612	86,979	98,777			1,101,089	1,101,089
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	6,910	3,796		10,706	49,301	7,626		56,927
" " " P. E. Island	1,146	35		1,181	1,747			1,747
Canadian Northern System					71,849	98,754	3,801	174,404
Canadian Pacific	87,108	14,869	14,785	116,762	151,512	862,733	40,314	1,054,559
Cap-Breton								
Caraquet	86	94		180		200		200
Crow's Nest Southern			67	67				
Cumberland								
Dominion Atlantic	14,653	3,744	687	19,084				
Eastern British Columbia								
Elgin et Havelock	111	16		127		32		32
Essex Terminal						1,200		1,200
Esquimalt et Nanaimo	350	514		864	45	219		264
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co								
Grand-Tronc	63,126	2,311	41,506	106,943	52,781	94,913	2,139,944	2,287,638
Grand-Tronc Pacifique	419	1,243	84	1,746				
Hereford	831	1		832	5	211	15	231
Inverness Railway and Coal Co						23		23
International du New-Brunswick	4			4	936			936
Kent Northern						1,024		1,024
Kettle Valley								
Klondike Mines								
London et Port-Stanley	68			68			18,529	18,529
Lotbinière et Mégantic	91	138		229		91		91
Maine Central							20	20
Manitoba Great Northern	54	20	14	88			2,427	2,427
Maritime Coal, Railway and Power Co						24		24

Massawippi Valley	38	9	15	62			2,413	2,413
Midland Railway of Manitoba	410	150	380	940			5,398	5,398
Moncton et Bouctouche								
Montréal et Atlantique	978	6,377		7,355	353	8,349	3,624	12,326
Montréal and Province Line	662	108		770		16,840	6,220	23,060
Montréal et Jonction Vermont	317	7,213		7,530			15,018	15,018
Morrissey, Fernie and Michel								
Napierville, Jonction						34	208,567	208,601
Transcontinental National, exploité par le min. des ch. de fer [de l'Etat	24			24				
Nelson et Fort-Sheppard			12	12				
New-Brunswick Coal and Railway Co								
New-Brunswick et Ile du P.-E.	15			15	1,217			1,217
New-Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa et New-York	1,548	1,078	15	2,641	1		47,719	47,720
Père-Marquette	422	173	291	886			413,425	413,425
Québec Central						3,978		3,978
Quebec, Montreal and Southern						5,969	28,337	34,306
Québec Oriental						175		175
Quebec Railway, Light and Power Co	113			113	406			406
Roberval-Saguenay					31			31
Red Mountain								
Rutland et Noyan			13	13			1,430	1,430
Salisbury et Albert								
Schomberg et Aurora	73			73		1,222		1,222
Stanstead, Shefford et Chambly	430	8,590		9,020		28,416	11,344	39,760
Ste-Claire, tunnel								
St-Laurent et Adirondack	1,443	281	1,912	3,636		229	284,381	284,610
St-Martin								
Sydney et Louisburg	2	16		18				
Témiscouata					15			15
Temiskaming and Northern Ontario	140	195		335	605	8,642	8,556	17,803
Mille-Iles						594		594
Toronto, Hamilton et Buffalo	1,285	9,481		10,766		318,010		318,010
Vancouver, Victoria and Eastern	27	200	2,684	2,911				
Victoria Terminal Railway and Ferry Co		56		56				
Victoria et Sidney, C.-B.	53			53				
Wabash (en Canada)	2,367	809	22,181	25,357			340,081	340,081
York et Carleton								
Total final	194,917	64,163	171,625	430,705	330,804	1,460,036	4,686,802	6,477,642

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES MINES—*Suite.*							
	Houille bitumineuse.				Coke.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu des chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma et baie d'Hudson	....	....	18,422	18,422	....	....	....	....
Algoma Eastern	....	....	63,085	63,085	20	....	....	20
Atlantic, Quebec and Western	2,806	2,241	....	5,047	61	....	....	61
Bedlington et Nelson	....	....	....	....	....	....	....	....
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson	21	....	1,765	1,786	....	....	....	....
British Yukon	222	....	....	222	....	....	....	....
Canada and Gulf Terminal	4	72	....	76	....	....	....	....
Canada Southern	....	....	433,849	433,849	7,948	349	220,583	228,880
Chemin de fer de l'État—Intercolonial	941,022	14,534	....	955,556	32,505	2,327	....	34,832
" " " P. E. Island	11,557	....	....	11,557	235	....	....	235
Canadian Northern System	809,277	616,642	39,998	1,465,917	1,925	10,643	1,063	13,631
Canadien du Pacifique	1,185,874	720,966	71,141	1,977,981	143,162	123,229	8,759	275,150
Cap-Breton	....	531	....	531	....	....	....	....
Caraquet	....	5,463	....	5,463	....	....	....	....
Crow's Nest Southern	7,361	17,293	....	24,654	95,355	22	....	95,377
Cumberland	321,972	....	....	321,972	....	....	....	....
Dominion Atlantic	2,672	21,833	....	24,505	....	....	....	....
Eastern British Columbia	64,921	....	....	64,921	....	....	....	....
Elgin et Havelock	....	517	....	517	....	....	....	....
Essex Terminal	....	12,000	....	12,000	....	....	....	....
Esquimalt et Nanaïmo	36,582	178	....	36,760	....	....	....	....
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co	86,345	....	....	86,345	....	....	....	....
Grand-Tronc	100,932	185,392	1,777,178	2,063,502	27,955	41,773	168,129	237,857
Grand-Tronc-Pacifique	298,175	15,242	93	313,510	22	....	....	22
Hereford	678	1,467	489	2,634	....	....	....	....
Inverness Railway and Coal Co	196,981	172	....	197,153	....	....	....	....
International du New-Brunswick	659	....	....	659	....	....	....	....
Kent Northern	....	....	....	....	....	....	....	....
Kettle Valley	....	....	....	....	....	....	....	....
Klondike Mines	....	....	....	....	....	....	....	....
London and Port Stanley	....	....	443,628	443,628	....	....	....	....
Lotbinière et Mégantic	....	....	....	....	....	....	....	....
Maine Central	....	....	46,462	46,462	....	....	....	....
Manitoba Great Northern	13	25	6,644	6,682	....	....	26	26
Maritime Coal Railway and Power Co	207,184	....	....	207,184	....	....	....	....

Massawippi, Vallée		53	1,007	1,060	64		385	449
Midland Railway of Manitoba			16,379	16,379			5,973	5,973
Moncton and Buctouche		359		359				
Montreal and Atlantic	90	10,309	269	10,668		351		351
Montreal and Province Line		4,421	399	4,820				
Montreal and Vermont Junction		491		491				
Morrissey, Fernie and Michel	481,789			481,789				
Napierville Jonction		50	7,315	7,365			656	656
Transcontinental National, exploité par le ministère des chemins de fer canadiens	26,175			26,175				
Nelson and Fort Sheppard			1,317	1,317				
New Brunswick Coal and Railway Co	25,731			25,731				
New Brunswick and P. E. Island	740			740				
New Westminster Southern	72	616		688				
Northern New Brunswick and Seaboard								
North-Shore	1,156			1,156				
Ottawa and New York	3		71,586	71,589			660	660
Père-Marquette			1,831,649	1,831,649	319		223	542
Québec-Central		9,281		9,281				
Quebec, Montreal and Southern	45	4,836	1,723	6,604		1,073	75	1,148
Québec Oriental		6,931		6,931				
Quebec Railway, Light and Power Co	10,722			10,722				
Roberval-Saguenay	80	212		292				
Red-Mountain			307	307				
Rutland and Noyan			758	758			350	350
Salisbury and Albert		368		368				
Schomberg and Aurora								
Stanstead, Shefford and Chambly		1,270		1,270				
Ste-Claire, tunnel								
St-Laurent et Adirondack		1,893	166,903	168,796		36	17,276	17,312
St-Martin		95		95				
Sydney et Louisbourg	4,310,869			4,310,869	310			310
Temiscouata	34	93		127				
Témiskaming and Northern Ontario	1,585	18,802	41,875	62,262		259	658	917
Mille-Iles		584		584		116		116
Toronto, Hamilton and Buffalo		223,980		223,980		189,379		189,379
Vancouver, Victoria and Eastern	15,934	86	4,493	20,513			62,457	62,457
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	64	138		202				
Victoria and Sidney, C.-B	50	176		226				
Wabash (en Canada)			15,737	15,737			4,550	4,550
York Carleton						166		166
Total	9,150,397	1,899,612	5,064,471	16,114,480	309,881	369,723	491,823	1,171,427

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES MINES—*Suite.* Minerais. Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Pierre, sable et autres articles semblables. Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma et baie d'Hudson	360,837			360,837	12,783	92		12,875
Algoma Eastern	598,903			598,903	55,482	740		56,222
Atlantic, Quebec and Western					1,180	74		1,254
Bedlirgton and Nelson								
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson					40			40
British Yukon	14,634			14,634	9			9
Canada and Gulf Terminal					1	121		122
Canada Southern		6,297	18,212	24,509	151,216	14,702	121,258	287,176
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	10,894	771		11,665	218,712	1,554		220,266
" " " Ile du Prince-Edouard					5,380	31		5,411
Canadian Northern System	448,441	67,705	24	516,170	519,577	32,368	2,269	554,214
Canadien du Pacifique	840,053	62,174	30,950	933,177	1,578,765	242,495	16,842	1,838,102
Cap Breton								
Caraquet					1,005			1,005
Crow's Nest Southern					115			115
Cumberland					15	12		27
Dominion Atlantic	637	23		660	24,931	1,657	3	26,591
Eastern British-Columbia								
Elgin and Havelock					901			901
Essex Terminal						3,100		3,100
Esquimalt and Nanaimo		10		10	3,547	115		3,662
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co								
Grand-Tronc	271,863	70,046	28,399	370,308	947,611	49,252	218,814	1,215,677
Grand-Tronc-Pacifique	91,359			91,359	25,602	952	899	27,453
Hereford								
Inverness Railway and Coal Co					107	604		711
International of New-Brunswick					84			84
Kent Northern								
Kettle Valley	606	80	18,764	19,450				
Klondike Mines								
London and Port Stanley					812			812
Lotbinière et Mégantic					690			690
Maine Central			20	20			9,228	9,228
Manitoba Great Northern							119	119
Maritime Coal, Railway and Power Co						117		117

Massawippi, Valley	44,358		5,665	50,023	29,059	7,544	11,567	48,170
Midland Railway of Manitoba							1,671	1,671
Moncton and Buctouche					2,045			2,045
Montreal and Atlantic		729		729	353	3,591	33,791	37,735
Montreal and Province Line	11			11	299	131		430
Montreal and Vermont Jonction					295	1,178	3,397	4,870
Morrissey, Fernie and Michel								
Napierville Jonction						1,100	2,555	3,655
Transcontinetal National, exploité par les c. de f. du gouv. can.					95			95
Nelson and Fort Sheppard	6,037		29	6,066			73	73
New-Brunswick Coal and Railway Co								
New-Brunswick and P.-E. Island	818			818	36,036			36,036
New-Westminster Southern					129	249		378
Northern New-Brunswick and Seaboard	143			143				
North-Shore								
Ottawa and New-York	1	1		2	3,278	263	840	4,381
Père Marquette		16	175	191	32,112	10,628	8,347	51,087
Québec Central	74,287			74,287	5,044			5,044
Quebec, Montreal and Southern					14,347	3,970		18,317
Québec Oriental						396		396
Quebec Railway, Light and Power Co	90	49		139	129,568	59		129,627
Roberval-Saguenay					125			125
Red-Mountain			3,888	3,888				
Rutland and Noyan						238	7,985	8,223
Salisbury and Albert						53		53
Schomberg and Aurora								
Stanstead, Shefford and Chambly					220	2,918	3,778	6,916
Ste-Claire, tunnel								
St-Laurent and Adirondack	2	251	20	273	267	2,679	1,325	4,271
St-Martin					120			120
Sydney et Louisbourg	902			902	6,413			6,413
Témiscouata					2	53		55
Temiskaming and Northern Ontario	25,147	22		25,169	42,527	3,425		45,952
Mille-Iles					3,091	67		3,086
Toronto, Hamilton and Buffalo		7,320		7,320	101,398	29,458		130,856
Vancouver, Victoria and Eastern	377,790		26,758	404,548	3,414	311	754	4,479
Victoria Terminal Railway and Ferry Co					63	276		339
Victoria and Sidney, C.-B		77		77	252	87		339
Wabash (en Canada)			7,923	7,923	899		19,296	20,195
York Carleton								
Total	3,167,813	215,571	140,827	3,524,211	3,959,944	416,660	464,811	4,841,415

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES MINES—*Fin.* Autres produits des mines.				PRODUITS DES FORÊTS. Bois de service.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	416			416	1,408	125		1,533
Algoma Eastern					4,417		51	4,468
Atlantic, Quebec and Western					22,158	2,433		24,591
Bedlington and Nelson								
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay					239		3,559	3,798
British Yukon					638			638
Canada and Gulf Terminal					10,209	114		10,323
Canada Southern	87,764	5,348	96,164	189,276	8,658	27,404	177,489	213,551
Chemin de fer de l'Etat—(Intercolonial)	35,202	3,907		39,109	622,045	44,435		666,480
" " (Ile du Princ-Edouard)	1,059	33		1,092	8,976	85		9,061
Canadian Northern, réseau du	13,622	20,426		34,048	2,450,380	232,740	19,419	2,702,539
Canadien du Pacifique	121,334	67,865	17,818	207,017	1,236,113	288,009	173,655	1,697,777
Cap-Breton								
Caraquet		646		646	6,643	129		6,772
Crow's Nest Southern					12,157	52	688	12,897
Cumberland					18,254	2,240		20,494
Dominion Atlantic	721	121		842	59,533	3,347		62,880
Eastern British Columbia					23,346	196		23,542
Elgin and Havelock		9		9	5,976			5,976
Essex Terminal	10,500	12,000		22,500		3,000		3,000
Esquimalt and Nanaimo	779	364		1,143	76,393	9,738		86,133
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co					6,918			6,918
Grand-Tronc	70,695	36,349	79,795	186,839	607,937	147,817	279,685	1,035,439
Grand-Tronc-Pacifique	3,993	1,276	321	5,590	99,678	38,595	4,573	142,846
Hereford		42	35	77	6,409	23	37	6,469
Inverness Railway and Coal Co	287			287	73	458		531
International of New-Brunswick	3			3	15,963			15,963
Kent Northern					439			439
Kettle Valley					362	1,311	2,896	4,569
Klondike Mines								
London and Port Stanley		20		20		140	2,546	2,686
Lotbinière et Mégantic					7,782	89		7,871
Maine Central			3,469	3,469			9,848	9,848
Manitoba Great Northern					1,280	84	4,270	5,634
Maritime Coal, Railway and Power Co					611	686		1,297

Massawippi, Valley	15,697	8,898	5,813	30,408	3,579	93,698	1,426	98,703
Midland Railway of Manitoba			1,062	1,062	310	1,841	13,049	15,200
Moncton et Bouctouche		232		232				
Montreal and Atlantic	20	2,404	1,401	3,825	17,629	53,862	10,323	81,814
Montreal and Province Line	211	240		451	1,050	9,790		10,840
Montreal and Vermont Jonction	1,840		370	2,210	375	16,570	371	17,316
Morrissey, Fernie and Michel						10,000		10,000
Napierville Junction					86	3,655	156	3,897
Transcontinental National, exploité par le ministère des chemins de fer canadiens	694			694	46,717			46,717
Nelson and Fort Sheppard					6,262	37	222	6,521
New Brunswick Coal and Railway Co.					8,937			8,937
New Brunswick and P. E. Island	972			972	10,634			10,634
New Westminster Southern					20,824	6,032		26,856
Northern New Brunswick and Seaboard					83	1		84
North Shore					250			250
Ottawa and New York	16	871	99	986	2,245	18,399	1,049	21,693
Père-Marquette	1,541	1,464	4,502	7,507		7,329	2,146	9,475
Québec-Central	73,557			73,557	64,385			64,385
Quebec, Montreal and Southern					5,119	21,976		27,095
Québec Oriental					11,391	2,655		14,046
Quebec Railway, Light and Power Co.	37			37	4,866	528		5,394
Roberval-Saguenay					1,931	20		1,951
Red Mountain					148		3,982	4,130
Rutland and Noyan			376	376	47	27,586	2,418	30,051
Salisbury and Albert	25,925			25,925	7,590	919		8,509
Schomberg and Aurora					894			894
Stanstead, Shefford and Chambly		127	368	495	392	19,273	345	20,010
Ste-Claire, tunnel								
St-Laurent et Adirondack	127	12,062	2,424	14,613	3,616	72,941	1,202	77,759
St-Martin					10,552			10,552
Sydney et Louisbourg	316	1,220		1,536	10,220	33,760		43,980
Témiscouata					127,301	3,094		130,395
Temiskaming and Northern Ontario	62	861	20	943	129,422	3,295	43	132,760
Thousand Islands						2,197		2,197
Toronto, Hamilton and Buffalo	1,763	19,958		21,721	3,128	48,179		51,307
Vancouver, Victoria and Eastern	3,010		6,537	9,547	108,214	8,569	14,433	131,216
Victoria Terminal Railway and Ferry Co.					1,274	244		1,518
Victoria and Sidney, C.-B					400	1,715		2,115
Wabash (en Canada)			108,880	108,880	3,973		48,153	52,126
York-Carleton					7,528	15		7,597
Total	472,163	196,743	329,454	998,360	5,936,421	1,271,430	778,034	7,985,885

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	PRODUITS DES FORÊTS—*Fin.*				MANUFACTURES.			
	Autres produits des forêts.				Pétrole et autres huiles.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central et baie d'Hudson	184,220	205		184,425	767			767
Algoma-Eastern	25,378	8,468		33,846	120			120
Atlantic, Québec et Western		252		252		133		133
Bedlington & Nelson								
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson	302	39	22	363				
British-Yukon	452			452	142			142
Canada et Gulf Terminal	6,712	23		6,735	9	141		150
Canada-Southern	7,499	23,837	50,832	82,168	14,861	4,699	41,316	60,876
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	441,792	12,421		454,213	26,682	21,425		48,107
" " Ile du P.-E.	4,443	11		4,454	3,634	96		3,730
Canadian-Northern, réseau du	279,714	310,879	224	590,817	42,716	22,578	8,417	73,711
Canadien du Pacifique	1,235,949	341,654	37,813	1,615,416	110,678	118,467	35,909	265,054
Cap-Breton	224	608		832				
Caraquet	545	15		560	259	477		736
Crow's Nest Southern							346	346
Cumberland	80	12		92		112		112
Dominion-Atlantic	4,620	24		4,644	2,315	1,082	5	3,402
Eastern-British-Columbia	2,039			2,039				
Elgin et Havelock	49	27		76		37		37
Essex Terminal	300	1,000		1,300		1,400		1400
Esquimalt et Nanaïmo	56,856	1,054		57,910	4,761	5,271		10,032
Fredericton and Grand Lake, Coal and Railway Co								
Grand-Tronc	503,142	676,824	30,603	1,210,569	131,831	6,583	129,089	267,503
Grand-Tronc-du-Pacifique	462	395		857	16,370	1,386	725	18,481
Hereford	52,672			52,672	65	45	169	279
Inverness Railway and Coal Co	5,289			5,289	45	248		293
International of New-Brunswick	21,656			21,656	73			73
Kent-Northern	354			354		120		120
Kettle-Valley	996		6,241	7,237		24		24
Klondike Mines								
London et Port-Stanley	188	230		418	174			174
Lotbinière et Mégantic	9,460	545		10,005	6	125		131
Maine-Central			62,675	62,675			253	253
Manitoba-Great-Northern	1,979			1,979			67	67
Maritime Coal, Railway and Power Co						168		168

Massawippi, Vallée	15,854	136,691	10,504	163,049		4,349	180	4,529
Midland Railway of Manitoba			134	134			9,863	9,863
Moncton et Bouctouche	11,270			11,270				
Montréal et Atlantic	21,877	36,383	8,984	67,244	280	13,600	652	14,532
Montréal et Province Line		638		638		370		370
Montréal et Vermont-Jonction		5,418		5,418				
Morrissey, Fernie et Michel		20		20		35		35
Napierville-Jonction		97,151		97,151		29	5,770	5,799
National-Transcontin., expl. p. le dép. d. ch. de f. du gouv. can.	15,682			15,682	290			290
Nelson et Fort-Sheppard	87			87			442	442
New-Brunswick Coal and Railway Co	964			964				
New-Brunswick et Ile du P.-E	2,049			2,049	197			197
New-Westminster Southern	90	830		920				
Northern New-Brunswick and Seaboard	838	2		840		2		2
North-Shore								
Ottawa et New-York	1,934	30,622	3,323	35,879	247	121	1,026	1,394
Père-Marquette	1,781	939	3,538	6,312	112	578	7,337	8,027
Quebec-Central	384,112			384,112		5,402		5,402
Québec, Montréal and Southern	2,158	108,327		110,485		1,862	43	1,905
Quebec-Central	300	528		828	25	381		406
Québec Railway, Light and Power Co	26,678			26,678	196	127		323
Roberval-Saguenay	105,245	1,760		107,005				
Red-Mountain	403		3,247	3,650				
Rutland et Noyan		122,487	841	123,328			599	599
Salisbury et Albert					162	69		231
Schomberg et Aurora						41		41
Stanstead, Shefford et Chambly	980	2,909		3,889		176		176
Ste-Claire, tunnel								
St-Laurent et Adirondack	2,210	20,549	5,035	27,794	789	334	6,459	7,582
St-Martins	320			320				
Sydney et Louisbourg	406	864		1,270	612	2,842		3,454
Témiscouata					94	309		402
Temiskaming et Northern-Ontario	231,809	364		232,173	153	2,591		2,744
Mille-Iles								
Toronto, Hamilton et Buffalo	587	22,464		23,051	126	15,006		15,132
Vancouver, Victoria and Eastern	5,970	99	307	6,376	556	319	5,210	6,085
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	59	4,283		4,342	171	458		629
Victoria et Sidney, C.-B	4,670	886		5,556	298	140		438
Wabash (en Canada)	150	559	7,142	7,851			20,764	20,764
Total	3,785,855	1,973,350	231,465	5,990,670	359,815	233,758	274,641	868,214

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	MANUFACTURES—*Suite.*							
	Sucre.				Magasins maritimes.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central et baie d'Hudson	80			80	50			50
Algoma Eastern					11			11
Atlantic, Quebec and Western		480		480				
Bedlington and Nelson								
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson			86	86				
British Yukon	208			208				
Canada and Gulf Terminal	28	409		437				
Canada Southern	2,602	988	55,619	59,209	118	32	131	281
Chemin de fer de l'Etat (Intercolonial)	58,637	6,439		65,076	2,509	8,980		11,489
" " (Ile du Prince-Edouard	1,208	267		1,475	20	6		26
Canadian Northern, réseau du	14,231	8,817	386	23,434				
Canadien du Pacifique	127,888	41,704	936	170,528	2,960	763	198	3,921
Cap-Breton								
Caraquet		302		302				
Crow's Nest Southern								
Cumberland		182		182				
Dominion Atlantic	1,355	576		1,931				
Eastern British-Columbia								
Elgin and Havelock		15		15				
Essex Terminal		30		30				
Esquimalt and Nanaimo	26	2,836		2,862	629	945		1,574
Fredricton and Grand Lake, Coal and Railway Co								
Grand-Tronc	23,333	19,703	143,682	186,618			2,978	2,978
Grand-Tronc-Pacifique	3,796	2,232	102	6,130				
Hereford	49	21	12	82		1		1
Inverness Railway and Coal Co	5	40		45				
International of New Brunswick	7			7				
Kent Northern		100		100				
Kettle Valley		16		16				
Klondike Mines								
London and Port Stanley	848	320		1,168		17		17
Lotbinière et Mégantic								
Maine-Central								
Manitoba Great Northern								
Maritime Coal, Railway and Power Co	4	49		53				

Massawippi, Vallée		123	355	478				
Midland, du Manitoba			232	232		10	179	189
Moncton and Buctouche								
Montreal and Atlantic	181	10,965	823	11,969		200		200
Montreal and Province Line		148		148				
Montreal and Vermont Junction			26,918	26,918				
Morrissey, Fernie and Michel								
Napierville Jonction		20		20				
Transc. National, expl. par le min. des ch. de f. du gouv. canad.	673			673				
Nelson and Fort Sheppard			12	12				
New Brunswick Coal and Railway Co.								
New Brunswick and P. E. Island	5			5	1			1
New Westminster Southern								
Northern New Brunswick and Seaboard		1		1				
North Shore								
Ottawa et New York	47	50		97		98	6	104
Père-Marquette	2,670	1,415	28,914	32,999		50	425	475
Québec-Central		3,928		3,928				
Quebec, Montreal and Southern	12	160		172				
Québec-Oriental		168		168				
Quebec Railway, Light and Power Co.	211			211				
Roberval-Saguenay								
Red-Mountain								
Rutland and Noyan							149	149
Salisbury and Albert		61		61				
Schomberg and Aurora								
Stanstead, Shefford et Chambly		520	26,520	27,040				
Ste-Claire, tunnel								
St-Laurent et Adirondack	26	85	47,455	47,566	60	108	2,230	2,398
St-Martin								
Sydney et Louisbourg	31	812		843				
Témiscouata	52	59		111				
Temiskaming and Northern Ontario		403		403				
Mille-Iles								
Toronto, Hamilton et Buffalo	291	3,539		3,830	13	29		42
Vancouver, Victoria and Eastern	28	206	229	463	665		1,710	2,375
Victoria Terminal Railway and Ferry Co.	37	3		40				
Victoria et Sydney, C.-B.		44		44				
Wabash (en Canada)			28,728	28,728			2,680	2,680
York-Carleton								
Total	238,469	108,236	361,009	707,714	7,03[illegible]	11,239	10,686	28,961

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année terminée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	MANUFACTURES—*Suite.* Fer en gueuses et en loupes. Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Rails en fer et en acier. Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en tonnage.	Reçus d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central et baie d'Hudson	319			319	12,593			12,593
Algoma Eastern		28		28	166			166
Atlantic, Quebec and Western						1,516		1,516
Bedlington and Nelson								
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson								
British Yukon	202			202	45			45
Canada and Gulf Terminal						15		15
Canada Southern	2,462	1,938	26,217	30,617	936	89	4,714	5,739
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	76,311	7,396		83,707	53,700	3,885		57,585
" " Ile du Prince-Ed	162	58		220	498	4		502
Canadian Northern, réseau du	5,453	4,703	542	10,698	33,017	23,908	371	57,296
Canadien du Pacifique	44,507	38,257	14,162	96,926	39,530	48,723	43,369	131,622
Cap-Breton								
Caraquet		656		656				
Crow's Nest Southern							59	59
Cumberland		17		17		12		12
Dominion Atlantic	232	167		399	47	106	2	155
Eastern British Columbia								
Elgin and Havelock					6	3		9
Essex Terminal		59,679		59,679		4,000		4,000
Esquimalt and Nanaimo		280		280	125	167		292
Fredericton Grand Lake Coal and Railway Co								
Grand-Tronc	105,042	16,040	13,246	134,328	55,365	16,328	62,080	133,773
Grand-Tronc-Pacifique	1,238	290	30	1,558	19,391	65	23	19,479
Hereford		15		15		1	28	29
Inverness Railway and Coal Co		15		15				
International of New-Brunswick	19			19	3			3
Kent Northern		64		64				
Kettle Valley		39		39				
Klondike Mines								
London and Port Stanley		3,426	7,892	11,318	9	21		30
Lotbinière et Mégantic								
Maine Central			279	279				
Manitoba Great Northern			28	28			62	62
Maritime Coal, Railway and Power Co						5		5

Massawippi-Vallée	20	84	125	229	395	37	207	639
Midland of Manitoba							218	218
Moncton and Buctouche					30			30
Montreal and Atlantic	35	2,709		2,744	112	7,418		7,530
Montreal and Province Line					1,186			1,186
Montreal and Vermont Jonction								
Morrissey, Fernie and Michel							140	140
Napierville Jonction		40	2,077	2,117				
Transcontinental National, expl. p. le min. d. ch.d.f.d. l'Et.	3			3	2			2
Nelson and Fort Sheppard							24	24
New Brunswick Coal and Railway Co.								
New Brunswick and P. E. Island	21			21	12			12
New Westminster Southern					269	395		664
Northern New Brunswick and Seaboard								
North-Shore								
Ottawa and New York	71	314	307	692	62			62
Père-Marquette		273	6,269	6,542		21	770	791
Québec-Central		3,437		3,437		1,473		1,473
Quebec, Montreal and Southern	257	969	28	1,254		16		16
Québec-Oriental						1,796		1,796
Quebec Railway, Light and Power Co.	232	31		263	185	17		202
Roberval-Saguenay	276	48		324	171	110		281
Red Mountain								
Rutland and Noyan							49	49
Salisbury and Albert		85		85				
Schomberg and Aurora		35		35				
Stanstead, Shefford and Chambly						125		125
Ste-Claire tunnel								
St-Laurent et Adirondack	73	6	603	682			6	6
St-Martin								
Sydney and Louisburg	10,832	110		10,942				
Témiscouata		2		2	6	25		31
Temiskaming and Northern Ontario	50	226		276	1,029	513	261	1,803
Mille-Iles								
Toronto, Hamilton and Buffalo	4,092	10,915		15,007	1,135	6,042		7,177
Vancouver, Victoria and Eastern			22	22	373	47	201	621
Victoria Terminal Railway and Ferry Co.					106	88		194
Victoria and Sydney, C.-B.						194		194
Wabash (en Canada)			12,128	12,128			511	511
York Carleton								
Total	251,909	152,353	83,955	488,216	220,504	117,165	113,095	450,764

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	MANUFACTURES—*Suite.* Autres fontes et machineries. Tonnage issu du chemin.	Reçues d'autres chemins en Canada.	Reçues d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Métal en barre et en feuilles. Tonnage issu du chemin.	Reçu d'autres chemins en Canada.	Reçu d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central et Baie-d'Hudson	425			425	154			154
Algoma Eastern	674			674	65			65
Atlantic, Quebec and Western	25	2,822		2,847				
Bedlington and Nelson								
Brandon, Saskatchewan et Baie-d'Hudson	232		576	808				
British Yukon	422			422				
Canada and Gulf Terminal	17	158		175	1	3		4
Canada Southern	36,830	4,319	95,549	136,698	6,041	2,060	153,533	161,63
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	34,086	31,240		65,326	43,000	2,404		45,40
" " Ile du P.-E.	1,136	223		1,359	47	9		56
Canadian Northern	29,444	7,636	2,365	39,446	26,548	9,006	1,661	37,215
Canadien du Pacifique	131,376	96,443	16,325	244,144	22,561	79,966	13,680	116,207
Cap-Breton								
Caraquet		2,526		2,526				
Crow's Nest Southern			157	157				
Cumberland	2	513		515		21		21
Dominion Atlantic	1,233	2,839	23	4,094	335	92	1	428
Eastern British Columbia	4	15		19				
Elgin and Havelock	17	5		22				
Essex Terminal	1,200	200		1,400				
Esquimalt and Nanaïmo	456	877		1,333	515	98		613
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co								
Grand-Tronc	71,382	7,202	54,809	133,393	50,666	6,727	60,117	117,510
Grand-Tronc-Pacifique	11,713	4,755	1,051	17,519	2,622	1,333	884	4,839
Hereford	14	18	591	623		81	54	135
Inverness Railway and Coal Co	59	211		270		37		37
International of New-Brunswick	939			939				
Kent Northern		49		49		257		257
Kettle Valley		23	30	53				
Klondike Mines								
London and Port-Stanley		10,352	12,792	23,144				
Lotbiniere and Mégantic	140	318		458				
Maine-Central			538	538			19	19
Manitoba Great-Northern	36	12	328	376	23	5	45	73
Maritime Coal, Railway and Power Co	26	137		163		38		38

Massawippi-Vallée	261	126	1,040	1,427	2	23	754	779
Midland of Manitoba	419	85	5,420	5,924			2,398	2,398
Moncton and Buctouche		63		63				
Montreal and Atlantic	582	5,522	3,095	9,199	17	760		777
Montreal and Province Line								
Montreal and Vermont Jonction								
Morrissey, Fernie and Michel		40		40				
Napierville Jonction	12	84	1,311	1,407		695	11,489	12,184
Transcontinental National, exploité par le minist. des ch. de fer du gouv. canadien	599			599	70			70
Nelson and Fort Sheppard	167		93	260			26	26
New Brunswick Coal and Railway Co								
New-Brunswick and P.-E. Island	67			67	21			21
New-Westminster Southern	278	27		305	45			45
Northern New-Brunswick and Seaboard								
North Shore								
Ottawa and New-York	370	280	289	939	35	470	3,754	4,259
Père Marquette		2,667	26,555	29,222	141	49	1,780	1,970
Québec Central		2,946		2,946		4,910		4,910
Quebec, Montreal and Southern	498	1,538		2,036	55	2,273		2,328
Québec Oriental	19	3,097		3,116				
Quebec Railway, Light and Power Co	582	1,008		1,590	36	7		43
Roberval-Saguenay	66	32		98				
Red Mountain			39	39				
Rutland and Noyan		13	158	171				
Salisbury and Albert		108		108				
Schomberg and Aurora								
Stanstead, Shefford et Chambly								
Ste-Claire, tunnel								
St-Laurent et Adirondack	288	579	3,121	3,988	422	1,094	6,445	7,961
St-Martin		105		105				
Sydney et Louisbourg	28,789	4,812		33,601	700	65		765
Temiscouata	117	143		260	54	98		152
Temiskaming and Northern Ontario	1,261	9,815	1,840	12,916	297	204	111	612
Mille-Iles	710	92		802	83	3,460		3,543
Toronto, Hamilton and Buffalo	27,441	40,475		67,916	5,188	61,096		66,284
Vancouver, Victoria and Eastern	1,331		6,733	8,064	841		2,977	3,818
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	32	254		286	152	70		222
Victoria and Sydney, C.-B.	2	284		286		186		186
Wabash (en Canada)	494		22,874	23,368	1,612		34,779	36,391
York Carleton					38	659		697
Total	386,272	247,089	257,702	891,063	162,387	178,256	294,507	635,150

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	MANUFACTURES—*Suite.*							
	Ciment, briques et chaux.				Instruments aratoires.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemin en Canada.	Reçus d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central et baie d'Hudson	1,309			1,309				
Algoma Eastern	2,382	835		3,217				
Atlantic, Quebec and Western		4,303		4,303	49	93		142
Bedlington and Nelson								
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson			15	15	30		84	114
British Yukon	35			35				
Canada and Gulf Terminal	105	556		661	5	172		177
Canada Southern	26,243	18,175	90,588	135,006	2,680	8,148	17,147	27,975
Chemin de fer de l'Etat.—Intercolonial	106,717	17,159		123,876	10,120	4,403		14,523
" " Ile du Prince-Edouard	1,547	411		1,958	1,190	39		1,229
Canadian Northern, réseau du	229,660	41,977	4,144	275,781	22,404	7,076	1,456	30,936
Canadien du Pacifique	665,701	175,991	17,500	859,192	53,968	32,513	7,688	94,169
Cap-Breton		1,069		1,069		3		3
Caraquet		4,377		4,377				
Crow's Nest Southern			286	286				
Cumberland		212		212	1	12		13
Dominion Atlantic	4,542	1,973		6,515	225	178		403
Eastern British Columbia	15	35		50				
Elgin and Havelock						11		11
Essex Terminal	1,000	4,000		5,000				
Esquimalt and Nanaimo	3,575	637		4,212	616	76		692
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co.								
Grand Tronc	552,159	63,241	84,178	699,578	41,208	291	15,592	57,091
Grand-Tronc-Pacifique	31,439	501	384	32,324	6,526	1,570	474	8,570
Hereford	10,810	210	4	11,024		33	17	50
Inverness Railway and Coal Co.	41	175		216	4	27		31
International of New Brunswick	83			83	88			88
Kent Northern		118		118		13		13
Kettle Valley		170		170			40	40
Klondike Mines								
London and Port Stanley		1,998	11,744	13,742	118			118
Lotbinière et Mégantic	33	266		299	49	118		167
Maine Central			4,671	4,671				
Manitoba Great Northern		30	260	290		55	201	256
Maritime Coal, Railway and Power Co.	3	106		109		10		10

Massawippi, Vallée	1,168	1,255	1,027	3,450	54	3	25	82
Midland Railway of Manitoba	202		3,982	4,184	67	10	2,212	2,289
Moncton and Buctouche								
Montreal and Atlantic	357	3,327	724	4,408	89	1,096	642	1,827
Montreal and Province Line		5,670		5,670				
Montreal and Vermont Junction						1,860		1,860
Morrissey, Fernie and Michel		100		100				
Napierville Junction		363	1,350	1,713			94	94
Transcont. national, expl. par le min. des ch. de fer de l'Etat	677			677	13			13
Nelson and Fort Sheppard		15	256	271				
New Brunswick Coal and Railway Co								
New-Brunswick and P.-E.-Island	54			54	18			18
New-Westminster Southern	2,726	2,655		5,381	45			45
Northern New-Brunswick and Seaboard								
North-Shore								
Ottawa and New-York	12,212	1,540	1,515	15,267	7	28		35
Père Marquette	998	14,537	2,703	18,238	364	78	2,791	3,233
Québec Central	16,094			16,094		6,875		6,875
Quebec, Montreal and Southern	233	7,914		8,147		14		14
Québec Oriental	553	5,381		5,934		98		98
Quebec Railway, Light and Power Co	17,429	910		18,339	104			104
Roberval-Saguenay	117	92		209				
Red-Mountain			728	728				
Rutland and Noyan			384	384				
Salisbury and Albert	44	161		205		8		8
Schomberg and Aurora		1,270		1,270		15		15
Stanstead, Shefford et Chambly	142	2,798		2,940		1,142		1,142
Ste Claire, tunnel								
St-Laurent et Adirondack	299	2,394	5,172	7,865		6	127	133
St-Martin		50		50				
Sydney et Louisbourg	906	5,160		6,066	1	1		2
Témiscouata	139	533		672	38	64		102
Temiskaming and Northern Ontario	1,245	15,317	278	16,840	15	87		102
Mille-Iles		661		661				
Toronto, Hamilton and Buffalo	8,682	46,363		55,045	19,233	1,964		21,197
Vancouver, Victoria and Eastern	3,266	2,701	2,782	8,749	107		46	153
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	185	544		729	13			13
Victoria and Sidney, C.-B	51	584		635		65		65
Wabash (en Canada)			18,567	18,567			9,196	9,196
York Carleton								
Total	1,705,178	460,820	253,242	2,419,240	159,404	68,255	57,832	285,491

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	MANUFACTURES—*Suite.* Wagons, voitures, outils, etc.				Vins, liqueurs et bières.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central et baie d'Hudson	111			111	704			704
Algoma Eastern	12			12				
Atlantic, Quebec and Western		83		83	5	16		21
Bedlington and Nelson								
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson			83	83	10		13	23
British Yukon	15			15	439			439
Canada and Gulf Terminal	5	10		15	2	66		68
Canada Southern	79,746	4,493	42,983	127,222	4,371	1,145	14,789	20,305
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	1,988	6,873		8,861	6,413	3,909		10,322
" " Ile du P.-E.	353	17		370	187	213		400
Canadian Northern System	14,306	6,991	757	22,054	13,966	13,396	1,270	28,632
Canadien du Pacifique	24,461	23,369	2,220	50,050	55,851	20,437	6,776	83,064
Cap-Breton								
Caraquet								
Crow's Nest Southern					13		42	55
Cumberland		2		2		182		182
Dominion Atlantic	156	211		367	92	23		115
Eastern British Columbia								
Elgin and Havelock		1		1				
Essex Terminal	300			300	200			200
Esquimalt and Nanaimo	108	485		593	626	364		990
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co.								
Grand-Tronc	39,915	6,053	28,109	74,077	40,113	9	17,404	57,526
Grand-Tronc-Pacifique	907	3,477	383	4,767	2,543	1,373	211	4,127
Hereford	1	12	3	16	103	79	19	201
Inverness Railway and Coal Co.	3	26		29	1	41		42
International of New Brunswick	449			449	22			22
Kent Northern		100		100		20		20
Kettle Valley								
Klondik Mines								
London and Port Stanley					4			4
Lotbinière et Mégantic	117	87		204	41	11		52
Maine Central							21	21
Manitoba Great Northern	5		78	83	18			18
Maritime Coal, Railway and Power Co.	1	17		18		25		25

Massawippi, Vallée	157	126	7	290	178	100	98	376
Midland Railway of Manitoba	21		1,683	1,704		20	422	442
Moncton and Buctouche								
Montreal and Atlantic	78	1,747		1,825	136	2,740		2,876
Montreal and Province Line						321		321
Montreal and Vermont Junction						101		101
Morrissey, Fernie and Michel								
Napierville Jonction		7	10	17				
Transcontinental national, expl. par le min.. des chem. de fer du gouvernement canadien	11			11	133			133
Nelson and Fort Sheppard							15	15
New Brunswick Coal and Railway Co								
New Brunswick and P.-E.-Island	33			33	8			8
New Westminster Southern	5			5				
Northern New Brunswick and Seaboard	12			12				
North Shore								
Ottawa and New York	46	74	15	135	3,569	135		3,704
Père Marquette	399	34	3,295	3,728	75	70	386	531
Québec Central		1,964		1,964	3,683	1,474		5,157
Québec, Montreal and Southern	79	59		138	23	361		384
Quebec Oriental		115		115				
Quebec Railway, Light and Power Co	11	2		13	353			353
Roberval-Saguenay					29			29
Red Mountain			7	7			110	110
Rutland and Noyan								
Salisbury and Albert		18		18				
Schomberg and Aurora								
Stanstead, Shefford et Chambly						198		198
Ste-Claire, eunnel								
St-Laurent et Adirondack	100	95	221	416	1,058	320	460	1,838
St-Martin		4		4				
Sydney et Louisbourg	8	16		24	402	1,512		1,914
Témiscouata	38	97		135	158	274		432
Temiskaming and Northern Ontario	125	90		215	135	2,301	45	2,481
Mille-Iles								
Toronto, Hamilton and Buffalo	4,767	2,494		7,261	500	1,078		1,578
Vancouver, Victoria and Eastern	103		457	560	173	12	330	515
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	12	96		108	65	18		83
Victoria and Sidney, C.-B	3	92		95		78		78
Wabash (en Canada)	10,777	25	20,232	31,034			16,709	16,709
York Carleton								
Total final	179,744	59,462	100,543	339,749	136,402	52,422	59,120	247,944

TABLEAU 12—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	MANUFACTURES—*Fin.*							
	Meubles et effets de ménage.				Autres produits manufacturés.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçus d'autres chemins en Canada.	Reçus d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central and Hudson Bay	238			238	1,670			1,670
Algoma Eastern	100	10		110	2,110	43	175	2,328
Atlantic, Quebec and Western		130		130	50	154		204
Bedlington and Nelson								
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	18		54	72	22	12	593	627
British Yukon	22			22	723			723
Canada and Gulf Terminal	60	118		178	2	140		142
Canada Southern	6,645	2,418	33,429	42,492	145,502	73,546	808,584	1,027,632
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	9,650	3,680		13,330	258,878	78,971		337,849
" " " Ile du Prince-Edouard	807	77		884	8,695	3,188		11,883
Canadian Northern System	1,734	7,812	2,103	11,649	67,585	61,270	14,868	143,723
Canadien du Pacifique	73,816	16,196	5,025	95,037	673,217	351,267	148,540	1,173,024
Cap-Breton								
Caraquet	11	226		237	63	3,074		3,137
Crow's Nest Southern			28	28	37		173	210
Cumberland	8	212		220	86	310		396
Dominion Atlantic	1,547	428	37	2,012	4,358	6,253	190	10,801
Eastern British Columbia								
Elgin and Havelock	47	53		100	57	158	2	217
Essex Terminal	100			100	24,000			24,000
Esquimalt and Nanaimo	769	267		1,036	8,527	4,116		12,643
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co					945	1,586		2,531
Grand-Tronc	43,982	2,158	19,775	65,915	462,524	236,393	498,469	1,197,386
Grand-Tronc-Pacifique	9,052	4,825	744	14,621	10,081	5,217	199	15,497
Hereford	95	58	23	176	1,443	278	253	1,974
Inverness Railway and Coal Co	22	30		52				
International of New Brunswick	342			342	1,474			1,474
Kent Northern		50		50		100		100
Kettle Valley		11		11		86		86
London and Port Stanley		30		30	126			126
Lotbinière et Mégantic	193	42		235	218	136		354
Maine-Central							84,428	84,428
Manitoba Great Northern	10		37	47	79	26	407	512
Maritime Coal, Railway and Power Co	48	55		103				
Massawippi Valley	251	552	97	900	13,168	10,843	1,340	25,351

Midland Railway of Manitoba	159	40	1,094	1,293	602		6,905	7,507
Moncton and Buctouche		15		15		299		299
Montreal and Atlantic	1,012	1,445		2,457	2,199	18,834	135,634	156,667
Montreal and Province Line								
Montreal and Vermont Jonction		1,875	1,141	3,016				
Morrissey, Fernie and Michel								
Napierville Jonction	26	54	12	92	24	26,911	4,836	31,771
Transcontinental national, exploité par le ministère des chemins de fer du gouvernement canadien	92			92	1,583			1,583
Nelson and Fort Sheppard			55	55	31		140	171
New Brunswick Coal and Railway Co					742	1,483		2,225
New Brunswick and P.-E. Island	68			68	1,012			1,012
New Westminster Southern	10	20		30	158	110		268
Northern New Brunswick and Seaboard	11	1		12	1	2		3
North Shore								
Ottawa and New York	356	244	53	653	27,198	55,157	4,858	87,213
Père-Marquette	531	157	913	1,601				
Québec-Central	3,069	5,893		8,962	58,836	10,803		69,639
Quebec, Montreal and Southern	178	80		258	1,249	2,183		3,432
Québec Oriental		150		150				
Quebec Railway, Light and Power Co	283	93		376	6,247	882		7,129
Roberval-Saguenay	117			117	47,680	24,967		72,647
Red Mountain	10			10			69	69
Rutland and Noyan		30	16	46		211	632	843
Salisbury and Albert	22	27		49	78	760		838
Schomberg and Aurora								
Stanstead, Shefford and Chambly	201	40	1,131	1,372				
Ste-Claire, tunnel								
St-Laurent et Adirondack	739	305	352	1,441	6,790	20,610	16,874	44,274
St-Martin		22		22		50		50
Sydney and Louisburg	86	1,412		1,498	1,862	6,915		8,777
Témiscouata	222	134		356				
Temiskaming and Northern Ontario	365	130		495	673	5,559	70	6,302
Milles-Iles		10		10	6,881	6,729		13,610
Toronto, Hamilton and Buffalo	869	1,477		2,346	28,332	87,762		116,094
Vancouver, Victoria and Eastern	299	10	572	881	1,906	18	4,549	6,473
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	43	81		124	136	540		676
Victoria and Sidney, B.C	25	109		134	52	756		808
Wabash (en Canada)	97	52	16,959	17,108	3,898		203,085	206,983
York Carleton								
Total final	158,457	53,389	83,650	295,496	1,883,810	1,108,708	1,935,873	4,928,391

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Marchandises.				Divers. Autres accommodations.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçues d'autres chemins en Canada.	Reçues d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.	Tonnage issu du chemin.	Reçues d'autres chemins en Canada.	Reçues d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central et baie d'Hudson	5,493	....	....	5,493	738	343	....	1,081
Algoma Eastern	5,462	420	120	6,002	1,524	15	....	1,539
Atlantic, Quebec and Western	376	3,827	....	4,203	230	5,210	....	5,440
Bedlington and Nelson	....	....	4	4	....	....	....	....
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson	1,554	28	176	1,758	389	....	48	437
British Yukon	7,154	....	....	7,154	1,844	....	....	1,844
Canada and Gulf Terminal	373	278	....	651	....	....	....	....
Canada Southern	....	....	....	....	11,462	6,686	77,369	95,517
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	112,881	68,709	....	181,590	102,212	79,230	....	181,442
" " Ile du Pridce-Edouard	9,772	1,539	....	11,311	1,948	160	....	2,108
Canadian Northern System	960,833	138,592	16,318	1,115,743	234,090	61,562	13,475	309,127
Canadien du Pacifique	1,210,854	291,820	105,985	1,608,659	149,374	48,081	10,604	208,059
Cap-Breton	....	....	....	....	1,330	859	....	2,189
Caraquet	6,602	....	....	6,602	....	....	....	....
Crow's Nest Southern	1,066	26	376	1,468	67	140	21	228
Cumberland	10	312	....	322	154	279	....	433
Dominion Atlantic	1,935	4,368	4,364	10,667	20,373	6,131	251	26,755
Eastern British Columbia	98	618	....	716	10	88	....	98
Elgin and Havelock	....	....	....	....	31	108	3	142
Essex Terminal	....	....	....	....	2,100	2,850	....	4,950
Esquimalt and Nanaïmo	16,989	14,757	....	31,746	677	496	....	1,173
Fredericton Grand Lake Coal and Railway Co	....	....	....	....	....	....	....	....
Grand-Tronc	597,060	134,886	498,356	1,230,302	543,943	159,924	405,558	1,109,425
Grand-Tronc-Pacifique	51,070	8,494	186	59,750	37,898	11,697	1,055	50,650
Hereford	1,585	976	359	2,920	26	....	43	69
Inverness Railway and Coal Co	90	928	....	1,018	446	1,214	....	1,660
International of New Brunswick	485	....	....	485	3,682	....	....	3,682
Kent Northern	....	450	....	450	100	845	....	945
Kettle Valley	873	110	34	1,017	....	....	....	....
London and Port Stanley	46,961	16,822	....	63,783	102	352	....	454
Lotbinière et Mégantic	....	....	....	....	279	301	....	580
Maine-Central	....	....	3,735	3,735	....	....	329	329
Manitoba, Great-Northern	518	136	178	832	239	55	358	652
Maritime Coal, Railway and Power Co	....	....	....	....	97	722	....	819
Massawippi, Vallée	3,010	6,244	9,866	19,120	5,484	1,698	13,736	20,918

Midland Railway of Manitoba	598	29	6,109	6,736	640	156	1,690	2,486
Moncton and Buctouche	1,120	3,289		4,409				
Montreal and Atlantic	12,619	84,521	64,026	161,166	244	1,074	20	1,338
Montreal and Province Line	3,563	9,170	258	12,991	1,130	2,590	130	3,850
Montreal and Vermont Junction	4,530	30,010	19,748	54,288	317	24,680	15,416	40,413
Morrissey, Fernie and Michel		100	75	175		948		948
Napierville, Jonction	146	949	1,962	3,057	13	3,578	7,976	11,567
Transcontinental national, exploité par le ministère des ch. de fer du gouvernement canadien	4,298			4,298	10,002			10,002
Nelson and Fort Sheppard	1,580	64	672	2,316	43		10	53
New Brunswick Coal and Railway Co								
New Brunswick and P. E. Island	1,142			1,142	2,700			2,700
New Westminstsr Southern	1,273	2,093		3,366	1,864	202		2,066
Northern New Brunswick and Seaboard					8	117		125
North Shore								
Ottawa and New York					256	359	113	728
Père-Marquette	62,042	145,185	851	208,078	2,916	46,916	218	50,050
Québec Central	14,731	45,667		60,398	3,683	14,731		18,414
Quebec, Montréal and Southern	10,310	11,493		21,803	382	2,775		3,157
Québec Oriental	982	3,971		4,953	887	3,979		4,866
Quebec Railway, Light and Power Co					1,447	471		1,918
Roberval-Saguenay	344	134		478	818	214		1,032
Red-Mountain	97	29	560	686	5		42	47
Rutland and Noyan	8	61	719	788		11	279	290
Salisbury and Albert					64	764		828
Schomberg and Aurora		5		5		1,051		1,051
Stanstead, Shefford et Chambly	4,321	24,790	33,267	62,378	1,214	25,731	20,673	47,618
Ste-Claire, tunnel								
St-Laurent et-Adirondack					1,036	667	1,246	2,949
St-Martin	38	3,044		3,082				
Sydney et Louisbourg	3,264	2,614		5,878	1,960	3,624		5,584
Témiscouata	351	434		785	3,455	3,168		6,623
Temiskaming and Northern Ontario	21,668	28,914	445	51,027	5,198	2,144	159	7,501
Mille-Iles								
Toronto, Hamilton and Buffalo	26,574	36,960		63,534	16,854	88,486		105,340
Vancouver, Victoria and Eastern	7,906	1,019	7,933	16,858	2,002	976	1,630	4,608
Victoria Terminal Railway and Ferry Co	955	319		1,274	967	430		1,397
Victoria and Sidney, C.-B	61	1,299		1,360	194	1,224		1,418
Wabash (en Canada)	788	1,226	135,339	137,353	2,723	46	16,589	19,358
York Carleton					26	27		53
Total final	3,228,413	1,131,729	912,021	5,272,163	1,183,897	620,185	589,041	2,393,123

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année terminée le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Récapitulation. Grand total. Tonnage issu du chemin.	Reçues d'autres chemins au Canada.	Reçues d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Algoma Central et baie d'Hudson	587,388	6,827	18,692	612,907
Algoma-Eastern	698,201	11,154	64,042	773,397
Atlantic, Quebec and Western	32,680	27,402	....	60,082
Bedlington and Nelson	....	....	4	4
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson	24,517	89	14,169	38,775
British Yulkon	33,593	....	....	33,593
Canada and Gulf Terminal	18,873	3,669	....	22,542
Canada-Southern	825,905	467,569	5,439,405	6,732,879
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	3,640,394	802,116	....	4,442,510
" " P. E. Island	113,527	8,730	....	122,257
Canadian-Northern, réseau du	8,369,774	2,010,661	156,334	10,536,769
Canadien du Pacifique	15,179,618	4,909,355	1,401,623	21,490,596
Cap-Breton	1,653	3,762	....	5,415
Caraquet	20,036	22,216	....	42,252
Crow's Nest Southern	116,335	17,608	2,798	136,741
Cumberland	340,761	12,088	....	352,849
Dominion Atlantic	241,115	76,784	8,729	326,628
Eastern British Columbia	90,455	1,568	....	92,023
Elgin and Havelock	7,845	2,199	5	10,049
Essex-Terminal	40,000	124,359	....	164,359
Esquimalt and Nanaimo	219,506	72,316	....	291,822
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co	94,208	2,360	....	96,568
Grand-Tronc	8,090,873	2,232,641	8,172,509	18,496,023
Grand-Tronc-Pacifique	1,314,880	122,694	16,487	1,454,061
Hereford	76,778	4,650	4,174	85,602
Inverness Railway and Coal Co	205,146	7,500	....	212,646
International of New Brunswick	52,568	....	....	52,568
Kent-Northern	2,866	4,384	....	7,250
Kettle-Valley	3,189	2,139	28,212	33,540
London and Port Stanley	50,397	38,004	506,303	594,704
Lotbinière et Mégantic	19,928	2,945	....	22,873
Maine-Central	....	....	228,981	228,981
Manitoba Great-Northern	22,837	1,798	19,389	44,024
Maritime-Coal, Railway and Power Co	208,405	3,744	....	212,149
Massawippi-Valley	136,630	290,846	73,305	500,781
Midland Railway of Manitoba	4,265	5,799	130,232	140,296
Moncton and Buctouche	16,596	4,504	....	21,100
Montreal and Atlantic	98,039	696,170	275,344	1,069,553
Montreal and Province-Line	25,328	60,794	7,007	93,129
Montreal and Vermont-Jonction	14,239	258,830	83,206	356,275
Morrissey, Fernie and Michel	481,789	12,133	215	494,137
Napierville-Jonction	8,362	136,112	261,543	406,017
Transcontinental national, exploité par le ministère des chemins de fer du Gouvern. canadien	222,372	....	....	222,372
Nelson and Fort-Sheppard	14,727	394	5,124	20,245
New Brunswick Coal and Railway Co	36,443	2,846	....	39,289
New Brunswick and P. E. Island	65,339	....	....	65,339
New-Westminster Southern	28,069	16,019	....	44,088
Northern New Brunswick and Seaboard	1,105	230	....	1,335
North Shore	1,550	....	....	1,550
Ottawa and New York	61,682	117,401	139,429	318,512
Père-Marquette	109,818	274,546	2,361,096	2,745,460
Québec-Central	714,347	156,046	....	870,393
Quebec, Montreal and Southern	84,754	192,355	30,243	307,352
Québec Oriental	16,470	38,754	....	55,224
Quebec Railway, Light and Power Co	206,272	10,316	....	216,588
Roberval et Saguenay	157,670	28,343	....	186,013
Red-Mountain	707	29	13,954	14,690
Rutland and Noyan	172	156,124	18,306	174,602
Salisbury and Albert	35,801	5,258	....	41,059

TABLEAU 12.—RELEVÉ du mouvement des marchandises pour l'année terminée le 30 juin 1915—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Récapitulation. Grand total.			
	Tonnage issu du chemin.	Reçues d'autres chemins au Canada.	Reçues d'autres chemins des Etats-Unis.	Total du tonnage.
Schomberg and Aurora	4,590	3,898	....	8,488
Stanstead, Shefford et Chambly	17,651	299,612	97,817	415,080
Ste-Claire, tunnel	....	....	....	....
St-Laurent et Adirondack	35,093	151,922	580,922	767,937
St-Martin	11,105	3,960	....	15,065
Sydney et Louisbourg	4,379,905	88,599	....	4,468,504
Témiscouata	136,233	15,784	....	152,017
Temiskaming and Northern-Ontario	472,731	135,195	54,410	662,336
Mille-Iles	12,387	16,286	....	28,673
Toronto, Hamilton and Buffalo	286,456	1,483,032	....	1,769,488
Vancouver, Victoria and Eastern	559,644	15,702	173,553	748,899
Victoria-Terminal Railway and Ferry Co	5,429	9,059	....	14,488
Victoria and Sidney, C.-B	6,479	10,059	....	16,538
Wabash (en Canada)	35,335	4,847	1,746,556	1,786,738
York Carleton	8,161	1,533	....	9,694
Total final	49,257,996	15,706,668	22,134,118	87,098,782

Tableau 13.—Relevé du matériel roulant pour l'année expirée le 30 juin 1915.

Nom du chemin de fer.	Locomotives.					Wagons, services des voyageurs.									
	Voyageurs.	Marchandises.	Garage.	Total.	Affermées.	1ère classe.	2e classe.	Voit. mixtes.	Emigrants.	Buffets.	Salons.	Wagons-lits.	Bagage, messageries et poste.	Autr. wagons, service des voyageurs.	Total.
Algoma Central et baie d'Hudson	6	18	4	28	1	10	4	2	...	...	...	...	2	...	18
Algoma Eastern	...	5	...	5	3	2	1	3	...	...	...	...	...	...	6
Atlantic, Quebec and Western	4	4	...	8	1	8	...	1	...	...	...	...	2	...	11
Bedlington and Nelson	...	1	...	1	1	1	...	...	...	...	...	...	1	...	2
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson	1	1	...	2	2	2	...	...	...	...	...	...	1	...	3
British Yukon	1	10	...	11	...	10	...	...	...	...	2	...	3	...	15
Canada and Gulf-Terminal	1	1	...	2	...	1	1	1	...	...	...	...	1	...	4
Canada-Southern	63	86	36	185	...	10	39	7	...	1	...	...	21	...	78
Chemin de fer de l'Eta (Intercolonial)	127	239	45	411	...	140	33	61	54	20	8	48	134	2	500
" " (Ile du Prince-Edouard)	2	14	6	22	...	19	9	5	...	...	...	...	13	...	46
Canadian-Northern, réseau du	414	225	71	710	...	217	215	53	62	24	23	78	187	56	915
Canadien du Pacifique	738	1,141	376	2,255	...	980	164	106	336	121	39	381	596	3	2,726
Cap Breton	2	...	...	2	...	2	...	...	...	...	...	...	2	...	4
Caraquet	...	3	...	3	...	3	...	...	...	...	...	...	...	...	3
Crow's Nest Southern	1	2	...	3	3	1	...	...	...	...	...	...	1	...	2
Cumberland	3	2	1	6	...	2	...	2	...	...	...	...	...	...	4
Dominion-Atlantic	12	16	...	28	4	25	...	11	...	2	2	...	18	...	58
Eastern British Columbia	...	2	...	2	...	2	...	...	...	...	...	...	1	...	3
Elgin and Havelock	1	1	...	2	...	1	...	1	...	...	...	...	...	...	2
Essex-Terminal	...	2	...	2	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Esquimalt and Nanaimo	5	15	3	23	11	13	12	...	...	...	4	...	10	2	41
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co.	...	4	2	6	...	1	...	2	...	...	...	...	...	...	3
Grand-Tronc	255	653	136	1,044	8	528	46	109	5	23	26	...	329	3	1,069
Grand-Tronc-Pacifique	121	146	10	277	5	64	31	15	52	22	15	30	62	48	339
Hereford	1	2	...	3	...	1	...	2	...	...	...	...	...	...	3
Inverness Railway and Coal Co.	1	5	1	7	2	3	...	...	...	...	...	...	1	...	4
International of New Brunswick	...	3	...	3	...	1	...	4	...	...	...	...	1	...	6
Kent-Northern	...	3	...	3	...	...	...	2	...	...	...	...	...	...	2
Kettle Valley	...	3	...	3	...	1	1	2	...	...	1	1	...	...	6
London and Port-Stanley	1	2	...	3	...	...	2	1	...	...	...	...	...	...	3
Lotbinière et Mégantic	...	4	...	4	...	...	2	2	...	...	...	...	...	...	4
Maine-Central	1	2	...	3	...	1	...	1	...	...	...	...	...	...	2
Manitoba Great-Northern	1	2	...	3	3	2	...	1	...	...	...	...	1	...	4
Maritime Coal, Railway and Power Co.	1	3	...	4	...	...	...	1	...	...	...	...	1	1	3

Massawippi, Vallée		13		13		9							6		15
Midland and Manitoba	4	3	2	9	9	19							6		25
Moncton and Buctouche	3			3		2		1							3
Montreal and Atlantic		12		12			7	11			2		3		23
Montreal and Province Line	1	2		3		11									11
Montreal and Vermont Junction	1	2		3		7		4							11
Morrissey, Fernie and Michel		5		5			6								6
Napierville Jonction		1		1			1								1
National Transcontin. (explt. par le dép. des c. d. f. du gv. can.															
Nelson and Fort-Sheppard	1	1		2	2	1	1								2
New Brunswick Coal and Railway Co		1		1				2							2
New Brunswick and Prince Edward Island			1	1		1									1
New Westminster Southern		1		1	1	1	1								2
Northern New Brunswick and Seaboard	1			1				1							1
North Shore	1			1		1									1
Ottawa et New-York	4	9		13	13		6	3					2		11
Père-Marquette	10	35	2	47		14	5	5					6		30
Québec-Central		36		36		14	8	10		2	1		10		45
Quebec, Montreal and Southern	3	10		13			7	4					1		12
Québec-Oriental	4	4		8		1	2						1		4
Quebec Railway, Light and Power Co		8		8		4	2	2					2	12	22
Roberval-Saguenay		4		4		2		2							4
Red Mountain		1		1	1	1							1		2
Rutland and Noyan		3	1	4	4	3		2					2		7
Salisbury and Albert		3		3		1							2		3
Schomberg and Aurora	1			1	1	2									2
Stanstead, Shefford et Chambly	1	2		3		7		4							11
Ste-Claire, tunnel			6	6											
St-Laurent et Adirondack	3	5		8	5	4	2	1							7
St-Martin		2		2			1	1							2
Sydney et Louisbourg	2	16	13	31		3	2	3							8
Témiscouata		9		9		2	2	2					2		8
Temiskaming and Northern Ontario	14	25	4	43		17	17	5			3		15		57
Mille-Iles		2		2	1			2							2
Toronto, Hamilton et Buffalo	8	17	9	34		9	2	4					2	7	24
Vancouver, Victoria and Eastern	4	9	1	14	14	20		5					5		30
Victoria Terminal Railway and Ferry Co															
Victoria et Sidney, C.-B			3	3		1		1							2
Wabash (en Canada)	11	50	1	62		4		16			12		3	4	39
York et Carleton		1		1											1
Total final	1,840	2,912	734	5,486	95	2,213	632	486	509	215	138	538	1,457	138	6,326

TABLEAU 13.—RELEVÉ du matériel roulant pour l'exercice terminé le 30 juin 1915—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Wagons, service des marchandises.								Wagons, service de la compagnie.						Total des wagons en service.	Wagons affermés.
	Wagons fermés	Wagons plates-formes.	Wagons à bestiaux.	Wagons à houille.	Wagons réservoirs.	Wagons à compartiments frigorifiques	Autres wag., service des marchand.	Total.	Wagons de payeurs.	Wagons à gravier.	Grue.	Cambuse.	Autres.	Total.		
Algoma Central et baie d'Hudson	59	564		166			267	1,056	2		3	15	44	64	1,138	
Algoma Eastern	27	130	97	2				256				2	7	9	271	
Atlantic, Québec and Western	3	25		7				35				3		3	49	
Bedlington and Nelson	2							2							4	4
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson	57	8	3	4		5	19	96				1	1	2	101	101
British Yukon	97	74	33	12		4		220	1		1	8	3	13	248	
Canada and Gulf Terminal	2	4						6				1		1	11	
Canada Southern	1,581	99		6	22			1,708	1		3	67	78	149	1,935	
Chemin de fer de l'Etat. (Intercolonial)	9,023	2,668	174	1,249	54	191	48	13,407	8	300	8	135	281	732	14,639	
" " (Ile du Prince-Edouard)	308	150	28	11	1	3		501		15		3	19	37	584	
Canadian Northern, réseau du	19,518	4,681	800	2,593		267		27,859	19	43	51	444	1,369	1,926	30,700	
Canadien du Pacifique	67,080	9,111	4,033	3,651	209	1,804	1,616	87,504	360	2,628	84	1,424	3,450	7,946	98,176	
Cap-Breton		14						14							18	
Caraquet	5	25						30							33	
Crow's Nest Southern	249	34	14	17		20	75	409				2	3	5	416	416
Cumberland	2	29		175				206		14	1	2	4	21	231	
Dominion-Atlantic	279	220	7	25				531	1		1	5	57	64	653	170
Eastern British Columbia	9	10						19				1		1	23	
Elgin and Havelock	2	4	1					7							9	
Essex Terminal	1							1							1	
Esquimalt and Nanaimo	14	198	1	30				243		29	1	12	13	55	339	
Fredericton and Grand Lake Coal and Railway Co.															3	
Grand-Tronc	26,574	3,582	1,670	5,070	173	1,995		39,064	24	659	36	606	1,231	2,556	42,689	20
Grand-Tronc-Pacifique	12,058	884	294			249		13,485	12	986	7	145	1,559	2,709	16,533	
Hereford	60	10						70				2		2	75	
Inverness Railway and Coal Co.	8	29		147				184				5	6	11	199	
International of New Brunswick		40						40	1			1	3	5	51	
Kent Northern	1							1							3	
Kettle Valley	7	7					2	16	1					1	23	23
London and Port Stanley	30	3	3	45				81				2	1	3	87	
Lotbinière et Mégantic	1	24					1	26				1		1	30	
Maine-Central	25	10						35							37	
Manitoba Great Northern	80	10	5	5		6	25	131				1		1	136	136
Maritime Coal, Railway and Power Co.		2					6	8		6			2	8	13	

Massawippi, Vallée	440	180						620				5	5	10	645	
Midland of Manitoba	188	43	14	26		20	31	322				5		5	352	352
Moncton and Buctouche	4	36						40							43	
Montreal and Atlantic	239	201	38			1		479				12	141	153	655	
Montreal and Province-Line	40	21		4				65							76	
Montreal and Vermont-Jonction															11	
Morrissey, Fernie and Michel	7	1		46			2	56				1	1	2	64	
Napierville Jonction de															1	
Transcontinental national, exploité par le ministère des chemins de fer du gouvern. canadien																
Nelson and Fort Sheppard	25	5	2	1		2	6	41				1	6	7	50	50
New Brunswick Coal and Railway Co.	5	40						45							47	
New Brunswick and Prince Edward Island													2	2	3	
New Westminster and Southern	47	7	3	3		4	15	79							81	81
Northern New Brunswick and Seaboard				60				60							61	
North Shore	1	1		3				5					1	1	7	
Ottawa and New-York	118	14						132		5		2	2	9	152	152
Père-Marquette	1,133	73	31	420		8		1,665			1	22	16	39	1,734	
Québec-Central	232	593	67	23	2	10		927	1	57	1	14	38	111	1,083	
Quebec, Montreal and Southern	1,380	34	90			10		1,514			1	4	18	23	1,549	
Québec-Oriental	1							1				2	3		10	
Quebec Railway, Light and Power Co.	32	78	1	13			44	168				1	2	3	193	
Roberval-Saguenay	4	168						172				2		2	178	
Red Mountain	29	5	2	2		2	8	48							50	50
Rutland and Noyan	50	5	2	2				59				1		1	67	67
Salisbury and Albert	3	25						28							31	
Schomberg and Aurora		13						13							15	
Stanstead, Shefford et Chambly	102	52	1	8		1		164			1	2	7	10	185	
Ste-Claire, tunnel												9	1	10	10	
St-Laurent et Adirondack	75	30						105			1	3	2	6	118	105
St-Martin	1	6						7							9	
Sydney et Louisbourg	16	105	12	1,548	2			1,683	2		1	8	4	15	1,706	
Témiscouata	84	53						137	1			2	6	9	154	
Temiskaming and Northern Ontario	146	465	10					621	3			23	71	97	775	
Toronto, Hamilton and Buffalo	1,157	145	10	150				1,462	1	56	1	13	33	104	1,590	
Mille-Iles		2	1					3					1	1	5	
Vancouver, Victoria and Eastern	1,231	168	68	80		104	376	2,027				6	24	30	2,087	2,087
Victoria Terminal Railway and Ferry Co.																
Victoria and Sidney, C.-B.	2	15						17					1	1	20	
Wabash (en Canada)	1,352	82	123	99		7	10	1,673		1	1	33	10	45	1,757	
York and Carleton	1							1							2	
Total final	145,307	25,290	7,553	15,703	560	4,713	2,556	201,690	438	4,799	204	3,059	8,526	17,026	225,034	3,814

TABLEAU 14.—SOMMAIRE des wagons, service des marchandises, pour l'exercice

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Wagons fermés.		Wagons plates-formes.		Wagons à bestiaux.	
		Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.
			Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
1	Algoma Central & baie d'Hudson	59	2,240	564	20,950	....	....
2	Algoma Eastern	27	1,065	130	5,180	97	4,850
3	Atlantic, Quebec & Western	3	90	25	750	....	....
4	Bedlington & Nelson	2	70	....	....	....	....
5	Brandon, Saskatchewan & baie d'Hudson	57	2,020	8	290	3	70
6	British-Yukon	97	1,868	74	1,468	33	660
7	Canada & Gulf-Terminal	2	40	4	120	....	....
8	Canada-Southern	1,581	55,670	99	2,380	....	....
	Ch. de fer de l'Etat—						
9	Intercolonial	9,023	280,565	2,668	77,395	174	4,540
10	Ile du Prince-Edouard	308	3,805	150	1,990	28	350
11	Canadian Northern, réseau du	19,518	585,910	4,681	148,695	800	23,895
12	Canadien du Pacifique	67,080	2,379,925	9,111	307,270	4,033	118,600
13	Cap-Breton	....	....	14	420	....	....
14	Caraquet	5	75	25	500	....	....
15	Crows Nest Southern	249	8,780	34	1,240	14	330
16	Cumberland	2	40	29	435	....	....
17	Dominion Atlantic	279	7,580	220	5,951	7	180
18	Eastern British Columbia	9	360	10	400	....	....
19	Elgin & Havelock	2	40	4	80	1	20
20	Essex Terminal	1	20	....	....	....	....
21	Esquimalt & Nanaimo	14	280	198	6,957	1	20
22	Fredericton & Grand Lake Coal & Railway Co	....	....	....	....	....	....
23	Grand-Tronc	26,574	863,780	3,582	109,540	1,670	48,820
24	Grand-Tronc-Pacifique	12,058	361,740	884	26,520	294	8,820
25	Hereford	60	1,800	10	200	....	....
26	Inverness Railway & Coal Co	8	160	29	870	....	....
27	International of New Brunswick	....	....	40	1,200	....	....
28	Kent Northern	1	15	....	....	....	....
29	Kettle Valley	7	175	7	175	....	....
30	London & Port Stanley	30	810	3	75	3	90
31	Lotbinière & Mégantic	1	30	24	720	....	....
32	Maine Central	25	750	10	300	....	....
33	Manitoba Great Northern	80	2,805	10	370	5	120
34	Maritime Coal, Railway & Power Co.	....	....	2	40	....	....
35	Massawippi, Vallée	440	8,750	180	3,350	....	....
36	Midland of Manitoba	188	6,850	43	1,535	14	340
37	Moncton & Buctouche	4	80	36	720	....	....
38	Montreal & Atlantic	239	7,035	201	6,065	38	1,110
39	Montreal & Province Line	40	730	21	365	....	....
40	Montreal & Vermont Jonction	....	....	....	....	....	....
41	Morrissey, Fernie & Michel	7	280	1	40	....	....
42	Napierville Jonction de						
43	Transcontinental national, exploité par le minist. des ch. de f. du gouv. can.	....	....	....	....	....	....
44	Nelson & Fort Sheppard	25	880	5	170	2	50
45	New Brunswick Coal & Railway Co.	5	150	40	1,200	....	....
46	New Brunswick & Ile du P.-E.	....	....	....	....	....	....
47	New Westminster Southern	47	1,670	7	250	3	70
48	Northern New Brunswick & Seaboard	....	....	....	....	....	....
49	North Shore	1	30	1	30	....	....
50	Ottawa & New-York	118	2,360	14	280	....	....
51	Père-Marquette	1,133	37,675	73	2,100	31	930
52	Québec-Central	232	6,460	593	16,480	67	1,865
54	Quebec, Montreal & Southern	1,380	41,400	34	850	90	2,700
55	Québec-Oriental	1	30	....	....	....	....
56	Quebec Railway, Light & Power Co.	32	790	78	1,560	1	30
57	Roberval-Saguenay	4	80	168	3,360	....	....
58	Red Mountain	29	1,030	5	170	2	50
59	Rutland & Noyan	50	1,500	5	150	2	40
60	Salisbury & Albert	3	50	25	375	....	....

terminé le 30 juin 1915—Montrant le nombre et la capacité totale.

Wagons à houille.		Wagons réservoirs		Wagons à compartiments. frigorifiques.		Autres wagons.		Total.		Numéro.
Nombre.	Capacité totale.	Nombre	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre	Capacité totale.	Nombre	Capacité totale.	
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
166	7,480					267	13,350	1,056	44,020	1
2	80							256	11,175	2
7	350							35	1,190	3
								2	70	4
4	160			5	150	19	885	96	3,575	5
12	240			4	80			220	4,316	6
								6	160	7
6	170	22	450					1,708	58,670	8
1,249	38,195	54	1,350	191	5,460	48	1,440	13,407	408,945	9
11	140	1	15	3	45			501	6,345	10
2,593	98,275			267	7,990			27,859	864,765	11
3,651	170,440	209	8,900	1,804	53,600	1,616	56,742	87,504	3,095,477	12
								14	420	13
								30	575	14
17	750			20	600	75	3,565	409	15,265	15
175	2,625							206	3,100	16
25	530							531	14,241	17
								19	760	18
								7	140	19
								1	20	20
30	1,300							243	8,557	21
										22
5,070	230,520	173	3,819	1,995	58,800			39,064	1,315,279	23
				249	7,470			13,485	404,550	24
								70	2,000	25
147	4,410							184	5,440	26
								40	1,200	27
								1	15	28
						2	50	16	400	29
45	1,290							81	2,265	30
						1	15	26	765	31
								35	1,050	32
5	210			6	180	25	1,185	131	4,870	33
						6	120	8	160	34
								620	12,100	35
26	1,215			20	635	31	1,455	322	12,030	36
								40	800	37
				1	30			479	14,240	38
4	60							65	1,155	39
										40
46	1,380					2	60	56	1,760	41
										42
										43
1	50			2	60	6	300	41	1,510	44
								45	1,350	45
										46
3	140			4	120	15	695	79	2,945	47
60	3,000							60	3,000	48
3	75							5	135	49
								132	2,640	50
420	16,210			8	240			1,665	57,155	51
23	690	2	40	10	280			927	25,815	52
				10	300			1,514	45,250	54
								1	30	55
13	270					44	1,320	168	3,970	56
								172	3,440	57
2	90			2	60	8	400	48	1,800	58
2	80							59	1,770	59
								28	425	60

TABLEAU 14.—SOMMAIRE des wagons, service des marchandises, pour l'exercice

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Wagons fermés.		Wagons plates-formes.		Wagons à bestiaux.	
		Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.
			Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.
61	Schomberg & Aurora			13	195		
62	Stanstead, Shefford & Chambly	102	1,940	52	845	1	20
63	Ste-Claire, tunnel						
64	St-Laurent & Adirondack	75	2,250	30	900		
65	St-Martin	1	20	6	120		
66	Sydney & Louisbourg	16	320	105	3,090	12	600
67	Témiscouata	84	2,150	53	1,160		
68	Temiskaming & Northern Ontario	146	5,380	465	15,910	10	300
69	Thousand Islands			2	40	1	20
70	Toronto, Hamilton & Buffalo	1,157	44,700	145	5,450	10	300
71	Vancouver, Victoria & Eastern	1,231	43,405	168	6,120	68	1,600
72	Victoria-Terminal Ry. & Ferry Co.						
73	Victoria & Sidney, C.-B	2	40	15	300		
74	Wabash (en Canada)	1,352	44,990	82	3,010	123	4,800
76	York & Carleton	1	10				
	Total	145,307	4,825,543	25,315	798,671	7,638	226,190

terminé le 30 juin 1915, montrant le nombre et la capacité totale—*Fin.*

Wagons à houille.		Wagons-réservoirs.		Wagons à compartiments frigorifiques.		Autres wagons.		TOTAL.		Nombre.
Nombre.	Capacité totale.	Nombre	Capacité totale.	Nombre.	Capacité totale.	Nombre	Capacité totale.	Nombre	Capacité totale.	
	Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.		Tonnes.	
....	....	....	....	....	....	....	....	13	195	61
8	160	....	....	1	20	....	....	164	2,985	62
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	63
....	....	....	....	....	....	....	....	105	3,150	64
....	....	....	....	....	....	....	....	7	140	65
1,548	31,055	2	30	....	....	....	....	1,683	35,095	66
....	....	....	....	....	....	....	....	137	3,310	67
....	....	....	....	....	....	....	....	621	21,590	68
....	....	....	....	....	....	....	....	3	60	69
150	7,500	....	....	....	....	....	....	1,462	57,950	70
80	3,550	....	....	104	3,090	376	17,895	2,027	75,660	71
....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	72
....	....	....	....	....	....	....	....	17	340	73
99	4,540	....	....	7	140	10	200	1,673	57,680	74
....	....	....	....	....	....	....	....	1	10	76
15,703	611,020	463	14,604	4,713	139,350	2,551	99,677	201,690	6,731,265	

TABLEAU 15—SOMMAIRE des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1915.

Nom du chemin de fer.	Ponts.											
	En pierre.				En fer.				En bois.			
	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur Maximum
		Pds Pcs	Pds Pcs	Pds Pcs		Pds Pcs	Pds Pcs	Pds Pcs		Pds Pcs	Pds Pcs	Pds Pcs
Algoma Central & Hudson Bay					9	2,823 0	50 0	1,555 0				
Algoma Eastern					6	1,172 0	36 0	568 0	28	7,099 0	14 0	1,036 0
Atlantic, Quebec and Western												
Bay of Quinté												
Bedlington & Nelson									1	81 0		
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay									1	252 0		
British Yukon												
Canada & Gulf Terminal												
Canada-Southern	43	7,433 0	8 0	60 0	65	6,933 0	8 0	910 4	1	9 0		
Canadien, chemin de fer de l'Etat—Intercol					*596		8 0	2,025 0				
Ile du P.-E.												
Canadian-Northern, réseau du	1				262				166			
Canadien du Pacifique	166	7,161 0	3 0	719 0	*1,409	195,790 0	13 0	5,328 0	425	11,989 0	2 0	326 0
Cap-Breton					4	309 0	33 0	370 0				
Caraquet									9	4,100 0	50 0	1,600 0
Central-Ontario												
Crow's Nest Southern					1	45 0			7	2,273 0	258 0	465 0
Cumberland Railway and Coal Co					4	80 0			1	18 0		
Dominion Atlantic					*22	7,336 0	29 0	1,640 0	6	653 0	40 0	586 0
Eastern, C.-B												
Elgin & Havelock												
Esquimalt & Nanaimo					*39	4,331 0	23 0	525 0				
Essex-Terminal												
Fredericton & Grand Lake					4	532 0	40 0	240 0				
Grand-Tronc	146	5,879 0	10 0	300 0	990	109,342 0	8 0	6,594 0	444	16,180 0	8 0	306 0
Grand-Tronc-Pacifique												
Hereford					6	292 0	23 0	71 0	4	637 0	40 0	318 0
International-Bridge Co												
International of New-Brunswick					26							
Inverness Railway & Coal Co					9	525 0	20 0	120 0	5	52 0	8 0	14 0
Kent-Northern	1	30 0	30 0	30 0								
Kettle Valley					7	647 4	53 10	254 8	18	2,154 0	109 6	161 6
Klondike Mines												

London et Port-Stanley					6	1,760 0	50 0	599 0				
Lotbinière et Mégantic					1	34 0						
Maine Central					2	721 0	253 0	468 0				
Manitoba Great Northern									1	418 0		
Maritime Coal. Railway & Power Co									2	310 0	110 0	200 0
Massawippi Valley	1	12 0							10	322 0	10 0	82 0
Midland of Manitoba					5	322 0	48 0	92 0	1	418 0		
Moncton et Bouctouche									5	790 0	40 0	289 0
Montréal et Atlantic					38	3,405 0	23 0	387 0				
Montreal & Province Line					4	129 0	12 0	91 0	12	930 0	8 0	724 0
Montréal et Jonction Vermont	1	20 0			1	286 0			1	9 0		
Morrissey Fernie et Michel									1	900 0		
National Transcontinental					*54	14,652 0	20 0	3,918 0				
Napierville-Jonction					8	255 6	13 0	55 0				
Nelson et Fort-Sheppard					1	500 0			1	80 0		
New-Brunswick Coal and Railway Co					2	320 0	100 0	220 0	6	793 0	17 0	150 0
New-Brunswick et Ile du Prince-Edouard					1	67 0						
New-Westminster Southern												
North Shore									1	70 0		
Northern New-Brunswick & Seaboard												
Ottawa et New-York					5	2,188 0	40 0	1,550 0				
Père-Marquette	1	10 0			16	2,077 0	12 0	1,215 0				
Quebec Central					63	14,839 3	15 0	646 5				
Quebec Oriental					18	1,227 0						
Quebec Ry. Light & Power Co					15	1,550 0	13 0	300 0				
Quebec, Montreal & Southern					17	4,745 0	24 0	965 8				
Red Mountain												
Roberval et Saguenay	2	325 0	100 0	225 0	4	735 0	38 0	450 0	1	750 0		
Rutland et Noyan												
Salisbury et Albert					7				7			
Schomberg et Aurora												
Stanstead, Shefford & Chambly					1	112 0			12	437 0	8 0	336 0
Ste-Claire-Tunnel												
St-Laurent et Adirondack					10	1,322 0	18 0	598 0				
St-Martin												
Sydney et Louisburg					17	642 0	12 0	310 0	4	24 0	6 0	6 0
Témiscouata					2	504.6 0	212 0	292 0				
Temiskaming & Northern Ontario	2	84 0	42 0	42 0	19	4,905 0	30 0	814 0				
Mille-Iles					5	795 0	103 0	250 0				
Toronto, Hamilton et Buffalo					14	1,754 6	36 6	480 0				
Vancouver, Victoria & Eastern									21	5,242 0	65 0	418 0
Victoria et Sidney												
Victoria Terminal Railway & Ferry Co												
Wabash, en Canada												
York et Carleton												
Total final	364				3,795				1,202			

*Acier.

TABLEAU 15.—Sommaire des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Ponts.								Chevalets.			
	Combinaison.				Total.							
	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum	Nombre.	Longueur totale.	Longueur minimum	Longueur maximum
		Fds Pcs	Fds Pcs	Fds Pcs		Longueur.	Fds Pcs	Fds Pcs		Fds Pcs	Fds Pcs	Fds Pcs
Algoma Central et baie d'Hudson	3	1,001 0	129 0	510 0	12	3,824 0			190	51,043 0		
Algoma Eastern	2	812 0	352 0	460 0	36	9,083 0						
Atlantic, Quebec & Western												
Bedlington et Nelson					1	81 0			10	3,153 0	65 0	416 0
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson					1	252 0			28	3,183 0	57 0	418 0
British Yukon	1	150 0			1	150 0			37	4,732 0	16 0	702 0
Canada & Gulf Terminal	8	7,506 6	183 3		8	7,506 6						
Canada Southern					109	7,685 0			34	1,133 8	8 0	119 2
Père Marquette, en Canada					596				11			
Quebec Central												
Canadian Northern System	62				491				2,094			
Canadien du Pacifique	14	4,413 0	58 0	780 0	2,014	219,353 0			1,292	175,237 0	6 0	5,076 0
Cap-Breton					4	309 0						
Caraquet					9	4,100 0						
Crows Nest Southern					8	2,318 0			33	9,263 0	14 0	1,702 0
Cumberland Railway & Coal Co					5	98 0						
Detroit River Tunnel												
Dominion Atlantic					28	7,989 0			11			
Eastern, C.B.									6	552 0	52 0	109 0
Elgin & Havelock												
Essex Terminal												
Esquimalt et Nanaïmo	1	69 0	69 0	69 0	40	4,400 0			96	32,728 0	7 0	946 0
Fredericton & Grand Lake					4	532 0						
Grand Tronc	83	8,474 0	11 0	970 0	1,663	139,875 0			97	11,782 0	8 0	644 0
" Pacifique												
Hereford					10	929 0			2	478 0	119 0	359 0
International Bridge Co												
International et New-Brunswick					26							
Inverness Railway & Coal Co					14	577 0			14	2,139 0	48 0	420 0
Kent Northern					1	30 0			1	30 0		
Kettle Valley					25	2,801 4			74	21,322 0	15 0	885 0

Klondike Mines												
London et Port-Stanley					6	1,760 0						
Lotbinière et Mégantic					1	34 0			1	600 0		
Maine Central					2	721 0			1	45 0		
Manitoba Great Northern					1	418 0			64	6,879 0	28 0	756 0
Maritime Coal, Railway & Power Co					2	310 0						
Massawippi Valley					11	334 0			6	653 0	10 0	222 0
Midland du Manitoba	5	172 0	25 0	50 0	11	912 0			9	5,462 0	182 0	880 0
Moncton et Bouctouche					5	790 0			7	2,717 0	32 0	1,014 0
Montréal et Atlantique					38	3,405 0			284	5,278 0	12 0	280 0
Montréal & Province Line					16	1,059 0			42	1,229 0	8 0	118 0
Montréal et Vermont Jonction					3	315 0			7	150 0	14 0	36 0
Morrissey, Fernie et Michel					1	900 0			4	80 0	20 0	20 0
National Transcontinental					54	14,652 0						
Napierville Jonction					8	255 6						
Nelson et Fort-Sheppard					2	580 0			42	5,253 0	14 0	510 0
New-Brunswick Coal & Railway Co					8	1,113 0			21	4,567 0	40 0	500 0
New-Brunswick et Ile du Prince-Edouard					1	67 0						
New-Westminster Southern					1	70 0			10	1,443 0	15 0	544 0
North Shore												
Northern New-Brunswick & Seaboard												
Ottawa et New-York					5	2,188 0			7	626 0	15 0	107 0
Père-Marquette, en Canada					17	2,087 0			57	1,789 0	7 0	270 0
Quebec Central					63	14,839 3						
Quebec Oriental					18	1,227 0			18			
Quebec Railway, Light & Power Co					15	1,550 0						
Quebec, Montreal & Southern					17	4,745 0			23	3,890 0	22 0	1,001 0
Red Mountain									8	1,491 0	14 0	419 0
Roberval et Saguenay	1	1,200 0			8	3,010 0						
Rutland et Noyan												
Salisbury et Albert					14	185 0						
Schomberg et Aurora												
Stanstead, Shefford et Chambly					13	549 0			21	2,396 0	8 0	1,539 0
Ste-Claire, Tunnel												
St-Laurent et Adirondack					10	1,322 0						
St-Martin												
Sydney et Louisbourg					21	666 0			10	1,135 0	13 0	360 0
Témiscouata	11	2,041 0	112 0	477 0	13	2,545 0			35	2,545 0	28 0	562 0
Temiskaming & Northern Ontario					21	4,989 0			15	5,350 0	30 0	765 0
Mille-Isles					5	795 0						
Toronto, Hamilton et Buffalo					14	1,754 6			18	784 6	10 0	157 0
Vancouver, Victoria & Eastern					21	5,242 0			184	73,797 0	6 0	5,403 0
Victoria et Sidney									6	1,309 0	112 0	475 0
Victoria Terminal Railway & Ferry Co												
Wabash, en Canada												
York et Carleton												
Total final	191				5,552				4,930			

TABLEAU 15—Sommaire des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1915—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Passages à niveau.			Passages supérieurs.							
				Ponts.		Conduites.		Chevalets.		Total.	
	Nombre.	Garde.	Sans garde.	Nombre.	Hauteur du passage le plus bas au-d'sus d. rails	Nombre.	Hauteur de la conduite la plus basse au-d. d. raile	Nombre.	H'teur du chevalet le plus bas au-des. d. rails.	Nombre.	H'teur du passage le plus bas au-d'sus d. rails.
					Pds Pcs		Pds Pcs		Pds Pcs		Pds Pcs
Algoma Central and Hudson Bay	13	1	12	1	22 6					1	22 6
Algoma Eastern	10	3	7								
Atlantic, Quebec & Western	50		50								
Bedlington et Nelson	14	4	10								
Brandon, Saskatchewan and Hudson Bay	84	1	83								
British Yukon											
Canada and Gulf Terminal	20		20								
Canada Southern	488	80	408	5	20 1½			7	20 10	12	20 1½
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	869	217	652	35	18 9					35	18 9
" " Ile du Prince-Edouard	262	11	251	5						5	
Canadian Northern System	6,736	158	6,578	10				4		14	
Canadien du Pacifique	10,163	634	9,529	96	16 0			22	19 0	118	16 0
Cap-Breton											
Caraquet	64		64								
Crow's Nest Southern	19	1	18								
Cumberland Railway & Coal Co	14		14								
Detroit River Tunnel											
Dominion Atlantic	192	19	173					2	22 0	2	22 0
Eastern, B. C											
Elgin et Havelock											
Essex Terminal											
Esquimalt and Nanaimo	120	17	103					1	22 6	1	22 6
Fredericton Grand Lake	8		8								
Grand-Tronc	3,924	616	3,308	143	16 5			174	16 6	317	16 5
Grand-Tronc-Pacifique											
Hereford	34	1	33								
International Bridge Co											
International of New Brunswick	13		13								
Inverness Railway & Coal Co	59		59								
Kent Northern											
Kettle Valley	79	3	76					1	22 6	1	22 6
Klondike Mines											
London and Port-Stanley	37	6	31								

Lotbinière et Mégantic	9		9								
Maine Central											
Manitoba Great Northern	123	1	122								
Maritime Coal, Railway & Power Co	17		17								
Massawippi Valley	32	6	26	1	16 10					1	16 10
Midland of Manitoba	12	5	7								
Moncton et Bouctouche	19	1	18								
Montréal et Atlantique	197	15	182	2	22 6			1	18 9	3	18 9
Montreal & Province Line	42	3	39								
Montreal and Vermont Junction	16		16								
Morrissey, Fernie and Michel	8		8								
National Transcontinental											
Napierville Junction	18	1	17								
Nelson and Fort-Sheppard	6		6								
New-Brunswick Coal & Railway Co	32		32								
New-Brunswick and Prince Edward Island											
New-Westminster Southern	26		26								
North Shore											
Northern New-Brunswick & Seaboard											
Ottawa and New York	67	1	66	1	20 0					1	20 0
Père Marquette, en Canada	232	18	214	1	23 3					1	23 3
Quebec Central	156	5	151								
Quebec Oriental	61		61								
Quebec Railway Light & Power Co	18		18								
Quebec, Montreal & Southern	128	5	123								
Red Mountain	6		6								
Roberval & Saguenay	16	1	15	7						7	
Rutland and Noyan	2		2								
Salisbury and Albert	30	2	28								
Schomberg and Aurora	11		11								
Stanstead, Shefford et Chambly	49	3	46					1	18 7	1	18 7
Ste-Clair Tunnel											
St-Laurence and Adirondack	30	7	23					1	20 0	1	20 0
St-Martin	21		21								
Sydney and Louisburg	27	7	20	2	15 9					2	15 9
Témiscouata	44	2	42								
Temiskaming & Northern Ontario	134	6	128	1	22 6					1	22 6
Mille-Iles	20		20								
Toronto, Hamilton et Buffalo	142	27	115	1	19 8			8	20 3	9	19 8
Vancouver, Victoria & Eastern	133	37	96	13	21 5					13	21 5
Victoria Sidney	17		17								
Victoria Terminal Railway & Ferry Co	14	1	13								
Wabash, en Canada											
York et Carleton	11		11								
Total final	25,198	1,926	23,272	324				222		546	

TABLEAU 15.—Sommaire des ponts, chevalets et tunnels pour l'exercice terminé le 30 juin 1915—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Passages supérieurs.								Tunnels.	
	Ponts.		Conduites.		Chevalets.		Total.		—	
	Nombre.	H'tr du pont le p. bas au-d. des rails.	Nombre.	H'tr, de la c. la pl. basse au-d. d. rails	Nombre.	H'tr du ch. le pl. bas au-d. d. rails.	Nombre.	H'tr du plus bas passage au-d. d. rails	Nombre.	H'tr du tun. le pl. bas au-d. des rails.
				Pds Pcs		Pds Pcs		Pds Pcs		Pds Pcs
Algoma Central et baie d'Hudson	2	16 3					2	16 3		
Algoma Eastern	1	22 6					1	22 6		
Atlantic, Quebec & Western										
Bedlington et Nelson										
Brandon, Saskatchewan et baie d'Hudson										
British Yukon										
Canada & Gulf Terminal										
Canada Southern	4	18 1			1	21 0	5	18 1		
Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial	1	22 0					1	22 0	1	
" Ile du Prince-Edouard										
Canadian Northern System	14				3		17			
Canadien du Pacifique	63	15 1			3	22 6	66	15 1	70	15 1
Cap-Breton										
Caraquet										
Crow's Nest Southern									1	22 0
Cumberland Railway & Coal Co										
Detroit River Tunnel										
Dominion Atlantic										
Eastern B. C										
Elgin & Havelock										
Essex Terminal										
Esquimalt et Nanaimo					2	20 8	2	20 8	1	18 8
Fredericton et Grand Lac										
Grand-Tronc	81	16 4			2	21 3	83	16 4		
Grand-Tronc-Pacifique										
Hereford										
International Bridge Co										
International de New-Brunswick										
Inverness Railway & Coal Co										
Kent Northern										
Kettle Valley	1	24 5					1	24 5	5	22 6
Klondike Mines										

London et Port-Stanley										
Lotbinière et Mégantic										
Maine Central										
Manitoba Great Northern										
Maritime Coal Railway & Power Co										
Massawippi Valley										
Midland et Manitoba										
Moncton et Bouctouche	1	17 0					1	17 0		
Montréal et Atlantique										
Montreal & Province Line										
Montréal et jonction Vermont										
Morrissey, Fernie et Michel										
National Transcontinental										
Napierville, Jonction de										
Nelson et Fort-Sheppard										
New-Brunswick Coal & Railway Co										
New-Brunswick et Ile du Prince-Edouard										
New-Westminster Southern										
North Shore										
Northern New-Brunswick & Seaboard										
Ottawa et New York										
Père Marquette, en Canada										
Quebec Central	1	25 0					1	25 0		
Quebec Oriental										
Quebec Railway, Light & Power Co										
Quebec, Montreal & Southern										
Red Mountain										
Roberval et Saguenay										
Rutlaad et Noyan										
Salisbury et Albert										
Schomberg et Aurora										
Stanstead, Shefford ét Chambly										
Ste-Clair-Tunnel									1	16 1¾
St-Laurent et Adirondack										
St-Martin										
Sydney et Louisburg	1	22 0					1	22 0		
Témiscouata										
Temiskaming & Northern Ontario										
Mille-Iles										
Toronto, Hamilton et Buffalo	2	18 4					2	18 4	1	18 10¼
Vancouver, Victoria & Eastern	1	23 1					1	23 1	5	21 5
Victoria et Sidney										
Victoria Terminal Railway & Ferry Co										
Wabash, en Canada										
York et Carleton										
Total final	173				11		184		85	

TABLEAU 16—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

A.—Accidents résultant de la marche des

PASSAGERS.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident.									
		Collisions.		Déraillements.		Rupture des convois.		Locomotives ou wagons démolis.		Tombés des trains, locomotives ou wagons.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Brandon, Saskatchewan et Baie d'Hudson				1						
2	Canada Southern										
3	Ch. de fer de l'Etat, Intercolonial				11						5
4	" Ile du P.-E.										
5	Canadian Northern System		8		4		1				2
6	Canadien du Pacifique	1	5		2		1			4	19
7	Grand-Tronc		70		30					3	3
8	Grand-Tronc-Pacifique										
9	London et Port-Stanley										
10	Manitoba Great Northern				1						
11	Montreal & Atlantic										1
12	Père Marquette										
13	Quebec, International & Southern										
14	Red Mountain										
15	St-Laurent et Adirondack										
16	Sydney et Louisbourg										
17	Temiskaming & North'n Ontario										
18	Vancouver, Victoria & Eastern				1						
19	Wabash (Canada)		7		3						
	Total final	1	90		53		2			7	30

NOTE.—Accidents aux employés de la poste des messageries—

	Tués.	Blessés.
Canadian Northern System		3
Chemin de fer de l'Etat: Intercolonial		1
Canadien du Pacifique		3
Grand-Tronc		4
St-Laurent et Adirondack		1
Wabash		2
Total		14

l'exercice terminé le 30 juin 1915, indiquant le genre d'accident.

convois, des locomotives ou wagons.

PASSAGERS.

Nature de l'accident.										Total des accidents aux voyageurs.		
Sautant à bord ou en bas des trains, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, les locomotives ou les wagons.						Autres causes.				
		Aux passages à niveau.		Aux gares.		A d'aut. endroits le long de la voie.						
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
											1	1
	1								1		2	2
	10							1	4	1	30	3
									1		1	4
	6				1		1		6		29	5
1	25		1	1	2	1		1	35	9	90	6
2	15			1			2			6	120	7
	2										2	8
									1		1	9
											1	10
											1	11
									4		4	12
									1		1	13
									1		1	14
	1						1		4		6	15
	1										1	16
	1										1	17
											1	18
1									1	1	11	19
4	62		1	2	3	1	4	2	59	17	304	

TABLEAU 16—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

A.—Accidents résultant de la marche

EMPLOYÉS—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident. Attelant ou dételant les wagons.		Collisions.		Déraillements.		Rupture des convois.		Locomotives ou wagons démolis.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central et baie d'Hudson										
2	Algoma Eastern										
3	Canada Southern		2			1	2				
4	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial		4				2				
5	Canadian Northern System	2	8	1	7	2	3		2		1
6	Can. du Pacifique	5	28		11	1	16	1	5	1	3
7	Dominion Atlantic										
8	Essex Terminal		1								
9	Esquimalt et Nanaimo		1								
10	Grand-Tronc	1	6	5	29		12				4
11	Grand-Tronc-Pacifique		3		3				1		1
12	London et Port-Stanley										
13	Manitoba Great Northern						1				
14	Massawippi Valley	1									
15	Midland of Manitoba										
16	Montreal & Atlantic								1		
17	Morrissey, Fernie et Michel										
18	Ottawa et New-York										
19	Père Marquette		1		2						
20	Quebec Central										
21	St-Laurent et Adirondack										
22	Sydney et Louisbourg		4								
23	Témiscouata										
24	Temiskaming & N'th'n Ontario										
25	Toronto, Hamilton et Buffalo						2				
26	Vancouver, Victoria & Eastern		1				1				
27	Wabash, (Canada)		2	3	4						3
	Total final	9	61	9	56	4	39	1	9	1	12

EMPLOYÉS—AIGUILLEURS—

1	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial										
2	Canadian Northern System										
3	Canadien du Pacifique		2	1							
4	Crow's Nest Southern										
5	Grand-Tronc		1								
6	Grand-Tronc-Pacifique				1						
	Total final		3	1	1						

EMPLOYÉS—

1	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial										
2	Canadian Northern System										
3	Canadien du Pacifique		2								
4	Grand-Tronc										
5	Wabash (Canada)										
	Total final		2								

l'exercice terminé le 30 juin 1915, indiquant le genre d'accident.

des convois, des locomotives ou wagons.

DES CONVOIS.

Nature de l'accident.										Total des accidents aux hommes d'équipe.		Numéro.
Tombés des convois, locomotives ou wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.		Obstructions au-dessus de la voie.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	
	1			1	2					1	3	1
			1								1	2
	4		4						4	1	16	3
	8		7		2				25		48	4
2	11		9	1	3				28	8	72	5
2	55		45	2	9		8		106	12	286	6
	1										1	7
											1	1
								1		1	1	9
2	18		6	4	6				10	12	91	10
	5		1		2		4	1	10	1	30	11
	1		2						2		5	12
									1		2	13
	2									1	2	14
			1								1	15
	1		1								3	16
1							1		1	1	2	17
	1			1						1	1	18
1	1								4	1	8	19
	1								1		2	20
									1		1	21
2	1									2	5	22
1			1						3	1	4	23
									2		2	24
1	3								1	1	6	25
	1		1				7				11	26
	1			2		1	1		12	6	23	27
12	116		79	11	24	1	21	2	211	50	628	

ET GARDIENS DES CROISEMENTS.

Tombés Tués	Tombés Blessés	Sautant Tués	Sautant Blessés	Frappés Tués	Frappés Blessés	Obstructions Tués	Obstructions Blessés	Autres Tués	Autres Blessés	Total Tués	Total Blessés	Numéro
									1		1	1
												2
	2		6	3					4	4	14	3
				1						1		4
	2		4	4					2	4	9	5
									1		2	6
	4		10	8					8	9	26	

DES GARES.

Tombés Tués	Tombés Blessés	Sautant Tués	Sautant Blessés	Frappés Tués	Frappés Blessés	Obstructions Tués	Obstructions Blessés	Autres Tués	Autres Blessés	Total Tués	Total Blessés	Numéro
									1		1	1
									3		3	2
	2						1		2		7	3
			1								1	4
			1								1	5
	2		2				1		6		13	

TABLEAU 16—SOMMAIRE des accidents aux personnes

A—Accidents résultant de la marche

EMPLOYÉS SUR

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident. Attelant ou dételant les wagons.		Collisions.		Déraillements.		Rupture de convois.		Locomotives ou wagons démolis.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Canadian Southern										
2	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial										
3	Canadian Northern System		3				1				
4	Canadien du Pacifique		1								3
5	Grand-Tronc										
6	Grand-Tronc-Pacifique						1				
7	Ottawa et New-York										
8	Quebec, In'tl. & Southern										
9	St-Laurent et Adirondack										
	Total final		4				2				3

EMPLOYÉS—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Attelant ou dételant les wagons. Tués.	Attelant Blessés.	Collisions. Tués.	Collisions Blessés.	Déraillements. Tués.	Déraillements Blessés.	Rupture de convois. Tués.	Rupture Blessés.	Locomotives ou wagons démolis. Tués.	Locomotives Blessés.
1	Canada Southern										
2	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial										
3	Canadian Northern System		1				2				
4	Canadien du Pacifique			1	2	2			1		
5	Crow's Nest Southern										
6	Grand-Tronc										
7	Grand-Tronc-Pacifique										
8	Hereford						1				
9	Père Marquette										
10	Sydney et Louisbourg										
11	Temiskaming & North'n Ontario										
12	Toronto, Hamilton et Buffalo				1		1				
13	Vancouver, Victoria & Eastern										
14	Wabash (Canada)										
	Total final		1	1	3	2	4		1		

pour l'exercice terminé le 30 juin 1915, indiquant le genre d'accident.

des convois, locomotives ou wagons.

LES VOIES.

Nature de l'accident.										Total des accidents aux hommes d'équipage.		
Tombés des convois, locomotives ou wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois locomotives ou wagons.		Obstructions au-dessus de la voie.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
			1								1	1
	1										1	2
	2				1				1		8	3
1	6		5		2		2	2	24	3	43	4
		1								1		5
1	2		1							1	4	6
									1		1	7
	1										1	8
				1						1		9
2	12	1	7	1	3		2	2	26	6	59	

CANTONNIERS.

Tombés — Tués.	Tombés — Blessés.	Sautant — Tués.	Sautant — Blessés.	Frappés — Tués.	Frappés — Blessés.	Obstructions — Tués.	Obstructions — Blessés.	Autres — Tués.	Autres — Blessés.	Total — Tués.	Total — Blessés.	Numéro.
1			1							1	1	1
				3						3		2
	1	1	1		1				4	1	10	3
	8	1	9	7	16			2	21	13	57	4
	2			1						1	2	5
	1			2	5				1	2	7	6
					1						1	7
											1	8
	1										1	9
				1						1		10
									4		4	11
	2										4	12
	4		1		1		1				7	13
				2						2		14
1	19	2	12	16	24		1	2	30	24	95	

TABLEAU 16.—SUMMAIRE des accidents pour

A—Accidents résultant de la marche

EMPLOYÉS—

Numéros.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident. Attelant ou dételant des wagons. Tués.	Attelant ou dételant des wagons. Blessés.	Collisions. Tués.	Collisions. Blessés.	Déraillements. Tués.	Déraillements. Blessés.	Rupture des convois. Tués.	Rupture des convois. Blessés.	Locomotives ou wagons démolis. Tués.	Locomotives ou wagons démolis. Blessés.
1	Ch. de fer de l'Etat : Intercolonial.	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
2	Canadian Northern System.......	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......
3	Grand-Tronc Pacifique...........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
	Total.....................	......	......	......	......	......	1	......	......	......	......

EMPLOYÉS—

Numéros.	Nom du chemin de fer.	Attelant ou dételant des wagons. Tués.	Attelant ou dételant des wagons. Blessés.	Collisions. Tués.	Collisions. Blessés.	Déraillements. Tués.	Déraillements. Blessés.	Rupture des convois. Tués.	Rupture des convois. Blessés.	Locomotives ou wagons démolis. Tués.	Locomotives ou wagons démolis. Blessés.
1	Canada & Gulf Terminal..........	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
2	Canada Southern..................	......	1	......	1	......	......	......	......	......	......
3	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial.	......	......	......	3	......	......	......	......	......	......
4	Canadian Northern System.......	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
5	Canadien du Pacifique............	......	......	......	2	3	......	......	......	......	2
6	Dominion Atlantic................	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
7	Grand-Tronc......................	......	6	......	4	......	1	......	......	......	......
8	Grand-Tronc-Pacifique...........	......	......	......	4	......	6	......	......	......	......
9	International du N.-B.............	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
10	Père Marquette...................	......	......	......	......	......	......	......	......	......	......
	Total......................	......	7	......	14	3	7	......	......	......	2

l'exercice terminé le 30 juin 1915, indiquant le genre d'accident.

des convois, locomotives ou wagons.

TÉLÉGRAPHE.

Nature de l'accident.										Total des accidents aux employés du télégraphe.		
Tombés des convois locomotives ou wagons.		Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons.		Obstructions au-dessus de la voie.		Autres causess.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
....	......	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	1
....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	2
....	......	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	3
....	......	....	....	....	....	....	....	....	2	....	3	

AUTHES EMPLOYÉS.

Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
....	......	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	1
....	......	....	1	....	....	....	....	....	....	....	3	2
....	......	....	1	3	3	....	....	....	....	3	7	3
....	2	....	....	....	2	....	....	....	3	....	7	4
....	8	....	2	1	3	....	2	....	22	4	41	5
....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	6
1	13	....	4	4	8	....	1	....	4	5	41	7
....	5	....	2	....	2	....	....	....	1	....	20	8
1	......	....	....	....	....	....	....	....	....	1	....	9
....	......	....	....	....	....	....	....	....	1	....	1	10
2	29	....	10	8	19	....	3	....	31	13	122	

TABLEAU 16—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

A—Accidents résultant de la marche

AUTRES PERSONNES—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident.									
		Collisions.		Déraillements.		Rupture des convois.		Locomotives ou wagons démolis.		Tombés des convois locomotives ou wagons.	
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Canada Southern									1	1
2	Chem. d. f. d. l'Etat: Intercolonial										1
3	Canadian-Northern, réseau du										
4	Canadien du Pacifique									4	5
5	Crows Nest Southern										
6	Dominion Atlantic										
7	Esquimalt et Nanaïmo										
8	Grand-Tronc				1					2	1
9	Grand-Tronc-Pacifique									1	1
10	Massawippi Valley										
11	Midland du Manitoba										
12	Nelson et Fort-Sheppard										
13	Père-Marquette									1	2
14	Québec Central										
15	Québec Ry., Ltd. & Power Co.										
16	Sydney & Louisbourg									1	
17	Temiskaming & North'n Ontario										
18	Toronto, Hamilton et Buffalo										
19	Vancouver, Victoria & Eastern										1
20	Wabash (Canada)										
	Total				1					10	12

AUTRES PERSONNES—

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Collisions. Tués.	Collisions. Blessés.	Déraillements. Tués.	Déraillements. Blessés.	Rupture des convois. Tués.	Rupture des convois. Blessés.	Locomotives ou wagons démolis. Tués.	Locomotives ou wagons démolis. Blessés.	Tombés des convois locomotives ou wagons. Tués.	Tombés des convois locomotives ou wagons. Blessés.
1	Canada Southern										
2	Chem. d. f. d. l'Etat: Intercolonial		1								
3	" Ile du Pr.-Ed.										
4	Canadian-Northern, réseau du										1
5	Canadien du Pacifique									1	4
6	Dominion Atlantic										
7	Grand-Tronc										
8	Grand-Tronc-Pacifique		2								
9	Hereford										
10	Massawippi Valley										
11	Montreal & Atlantic										
12	Père-Marquette										
13	St-Laurent et Adirondack										
14	Toronto, Hamilton et Buffalo										
15	Vancouver, Victoria & Eastern										
16	Wabash (Canada)										
	Total		3							1	5

l'exercice terminé le 30 juin 1915, indiquant le genre d'accident.

des convois, locomotives ou wagons.

EMPIÉTANT SUR LA VOIE.

Nature de l'accident.										Total des accidents aux voyageurs.		
Sautant à bord ou en bas des convois, locomotives ou wagons.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons. — Aux passages à niveau.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons. — Aux gares.		Frappés par les convois, locomotives ou wagons. — A d'autres endroits le long de la voie.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
						3	2			4	3	1
3	5		3			8	5		3	11	17	2
	1	2	1	3	5	5	9	1	1	11	17	3
3	25	3	5	5	2	37	19	5	7	57	63	4
							1				1	5
						1				1		6
						1	2			1	2	7
2	6	3	1	1		55	16		2	63	27	8
1	3			1			1			3	5	9
						1				1		10
							1				1	11
						1				1		12
							1			1	3	13
						3				3		14
					1		1				2	15
						2				3		16
1										1		17
	1					1	1			1	2	18
								1		1	1	19
	1	1		1		3	2			5	3	20
10	42	9	10	11	8	121	61	7	13	168	147	

NON SUR LA VOIE.

		1	3							1	3	1
3	6	5	2						2	8	11	2
2									1	2	1	3
		9	10	2	1		5		1	11	18	4
1	6	15	26	2	7	1	6	2	13	22	62	5
						1				1		6
	1	23	55		1	2			2	25	59	7
					1						3	8
			1								1	9
		2								2		10
		1								1		11
			2								2	12
									1		1	13
							1		1		2	14
									2		2	15
			2								2	16
6	13	56	101	4	10	4	12	2	23	73	167	

TABLEAU 16.—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

B.—Accidents résultant d'autres causes que celles de

EMPLOYÉS DES GARES.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nature de l'accident.										Total des accidents aux employés des gares.	
		Manutention des marchandises.		Maniements des outils, machines, etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou desc. des locom. ou des wag. immob.		Autres causes.			
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma Central & Hudson Bay..........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	......
2	Canada Southern..........	....	1	....	....	....	1	....	....	....	1	......	3
3	Chemin de fer de l'Etat—Intercolonial...	....	....	....	....	....	....	....	1	....	3	......	4
4	Canadian-Northern, réseau du..........	....	9	....	2	....	....	....	....	....	1	......	12
5	Canada-Pacifique..........	....	48	....	7	....	8	....	7	....	21	......	91
6	Grand-Tronc..........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	......	1
7	Grand-Tronc-Pacifique..........	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	......	2
8	Manitoba Great-Northern..........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	1	......	1
9	Massawippi, vallée..........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	2	......	2
10	Midland of Manitoba..........	....	1	....	1	....	....	....	....	....	....	......	2
11	Ottawa & New-York..........	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	......	1
12	Père-Marquette..........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	......
13	Quebec Central..........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	......
14	Stanstead, Shefford & Chambly..........	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	......	1
15	Temiscouata..........	....	....	....	....	....	....	....	....	....	....	......	......
16	Temiskaming & Northern Ontario..........	....	12	....	....	....	....	....	....	....	....	......	12
17	Toronto, Hamilton & Buffalo..........	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	......	1
18	Vancouver, Victoria & Eastern..........	....	1	....	....	....	....	....	....	....	....	......	1
19	Wabash (Canada)..........	....	1	....	....	....	....	....	....	....	1	......	2
	Total final..........	....	77	....	10	....	9	....	8	....	32	......	136

l'exercice terminée le 30 juin 1915, indiquant le genre d'accident.

la marche des convois, locomotives ou wagons.

EMPLOYÉS DES ATELIERS.

Genre d'accident.										Total des accidents aux employés des ateliers.		
Manutention des marchandises.		Maniement des outils, machines, etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou descendant des locomotives ou des wagons immobiles.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
			4				1				5	1
			41		7		1		17		66	2
			1				1				2	3
		1	34		3		3		27	1	67	4
			167		33		21		76		297	5
			6				1		11		18	6
			56				1		18		75	7
												8
												9
	1										1	10
			1								1	11
			9		4		1		1		15	12
			7								7	13
												14
			1						2		3	15
			4								4	16
			1		2				3		6	17
			2								2	18
			2				1		2		5	19
	1	1	336		49		31		157	1	574	

TABLEAU 16.—SOMMAIRE des accidents aux personnes pour

B.—Accidents résultant d'autres causes que celles de

EMPLOYÉS CANTONNIERS.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Genre d'accident.										Total des accidents aux employés cantonniers.	
		Manutention d. marchandises.		Maniement des outils, machines, etc.		Manutention d. fournitures, etc.		Montant à bord ou descend. de loc. ou wa. imm		Autres causes.			
		Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Algoma-Central & Hudson Bay				1		5						6
2	Algoma-Eastern						1				1		2
3	Brandon, Sask'n & Hudson Bay				1								1
4	Canada-Southern				11		13						24
5	Ch. de fer de l'Etat: Intercolonial										1		1
6	Can.-Northern réseau du				13		15		2	1	6	1	36
7	Canada-Pacifique		3		92		60	1	6		85	1	246
8	Crows Nest-Southern												
9	Esquimalt & Nanaïmo						1						1
10	Grand-Tronc						9				8		17
11	Grand-Tronc-Pacifique				2		1			1	24	1	27
12	Hereford						2				1		3
13	London & Port-Stanley						1						1
14	Manitoba Great-Northern						1						1
15	Massawippi, vallée												
16	Midland of Manitoba												
17	Montreal & Atlantic												
18	Montreal & Vermont Junction						1						1
19	Ottawa & New York												
20	Père-Marquette				2		2	1				1	4
21	Québec-Central										9		9
22	Quebec, In'tl. & Southern						1						1
23	St-Laurent & Adirondack						2						2
24	Sydney & Louisbourg				1								1
25	Témiscouata				2						3		5
26	Témiskaming & Northern Ontario				8						7		15
27	Toronto, Hamilton & Buffalo						4						4
28	Vancouver, Victoria & Eastern						8				3		11
29	Wabash (Canada)				2		3		1		4		10
	Total final		3		135		130	2	9	2	152	4	429

VOYAGEURS.

1	Canada-Southern		1								1		2
2	Canada-Northern, réseau du												
3	Canada-Pacifique								5		12		17
4	Grand-Tronc										12		12
5	Ottawa & New-York												
6	Père-Marquette										1		1
	Total final		1						5		26		32

l'exercice terminé le 30 juin 1915, indiquant le genre d'accident.

la marche des convois, des locomotives ou wagons.

AUTRES EMPLOYÉS.

Genre d'accident.										Total des accidents aux autres personnes.		
Manutention des marchandises.		Maniement des outils, machines etc.		Manutention des fournitures, etc.		Montant à bord ou desc. des locom. ou des wagons immobiles.		Autres causes.				
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.
			4						3		7	1
												2
												3
			7		4		5		10		26	4
					6				2		8	5
1	1		3		7		2		11	1	24	6
	62	1	46	1	34		13	1	128	3	283	7
					1				4		5	8
									1		1	9
	9	2	4		3		2	1	36	3	54	10
	5		4				2	1	36	1	47	11
												12
												13
	1										1	14
			1								1	15
									1		1	16
			1								1	17
												18
									1		1	19
									1		1	20
												21
												22
	1				1						2	23
			1								1	24
												25
									1		1	26
					1						1	27
			3		2		1		11		17	28
									5		5	29
1	79	3	74	1	59		25	3	251	8	488	

AUTRES PERSONNES.

	1								1		2	1
	1						1				2	2
	1		3		1		1	5	21	5	27	3
	1						1	1		1	2	4
									1		1	5
												6
	4		3		1		3	6	23	6	34	

CHEMINS DE FER

TABLEAU 1.—SOMMAIRE des chemins, milles parcourus

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voies. Long. de chem., première voie principale.	Longueur de seconde voie principale.	Longueur totale de voie principale.	Longueur de voies de déviation et de garage.	Total calculé comme voie simple.
1	Berlin and Waterloo	3·28	1·40	4·68	38	5·06
2	Berlin and Northern	3·15		3'15	·10	3·25
3	Berlin, Waterloo, Wellesley & Lake Huron	17·81	1·36	19·17	7·25	26·42
4	Brandon Municipal	8·50		8·50		8·50
5	Brantford and Hamilton	23·00		23·00		23·00
6	British-Columbia	242·55	65 68	308·23	43·60	351·83
7	Calgary-Municipal	55·00	15·50	70·50	1·00	71·50
8	Canadian Resources Development	1·75		1·75	·16	1·91
9	Cap-Breton	30·52		30·52	1·10	31·62
10	Chatham, Wallaceburg & Lake Erie	36·94		36·94	3·66	40·60
11	Cornwall	4·00		4·00	2·50	6·50
12	Edmonton Interurban (non exploité)	8·19		8·19	·50	8·69
13	Edmonton-Radial	52·37		52·37	1·54	53·91
14	Fort-William	19·88	9·56	29·44	·94	30·38
15	Grand Valley, maint. Brantford Man.	29·96	1·95	31·91		31·91
16	Guelph-Radial	8·50		8·50	·33	8·83
17	Halifax-Tramway	12·29	9·29	21·58	·4	21·62
18	Hamilton and Dundas	7·00		7·00		7·00
19	Hamilton, Grimsby and Beamsville	22·00		22·00		22·00
20	Hamilton-Street	30·06		30·06		30·06
21	Hamilton-Radial	25·00	8·69	33·69		33·69
22	Hull	15·67	12'15	27·82	3·49	31·31
23	International-Transit	4·30		4·30	·22	4·52
24	Kingston, Portsmouth & Cataraqui	8·00		8·00		8·00
25	Lethbridge-Municipal	11·00		11·00	·07	11·07
26	Lévis, comté de	11·75	11·75	23·50		23·50
27	London-Street	25·73	6·79	32·52	·73	33·25
28	London and Lake Erie	28·00		28·00	1·50	29·50
29	Moncton-Tramways	4·47		4·47	·03	4·50
30	Montreal-Tramways*	124·26	80·41	204·67	28·82	233·49
31	Montreal and Southern-Counties	36·84		36·84	4·33	41·17
32	Moosejaw	9·00	1·50	10·50	1·50	12·00
33	Nelson	2·13	1·25	3·38	·05	3·43
34	Niagara-Falls, Park and River	11·91	11·26	23·17	1·37	24·54
35	Niagara, St. Catharines and Toronto	60·89		60·89	18·98	79·87
36	Niagara, Welland and Lac-Erie	1·87		1·87	·30	2·17
37	Nippissing-Central	15·37		15·37	4·65	20·02
38	Oshawa	9·00	3·00	12·00	1·00	13·00
39	Ottawa	24·99	24·49	49·48	1·93	51·41
40	Peterborough-Radial	6·04		6·04	·65	6·69
41	Port-Arthur	12·43	6·10	18·53	1·00	19·53
42	Pictou, comté					
43	Quebec Ry., Light & Power (Citadel)	19·77		19·77		19·77
44	Quebec Ry., Light & Power (Montmorency)	28·60	9·80	38·40	3·00	41·40
45	Regina-Municipal	30·85		30·85	2·15	33·00
46	Sandwich, Windsor & Amherstburg	40·27		40·27		40·27
47	Sarnia	8·25		8·25	1·00	9·25
48	Sherbrooke	9·00		9·00	·53	9·53
49	St-Jean, N.-B					
50	St-Stephen	7·00		7·00		7·00
51	St-Thomas	7·00		7·00		7·00
52	Suburban-Rapid-Transit	21·02		21·02		21·02
53	Saskatoon-Municipal	12·63	3·53	16·16	1·2	16·28
54	Toronto	62·29	62·29	124·58	10·13	134·71
55	Toronto-Suburban	18·79		18·79	1·71	20·50
56	Toronto and York-Radial	72·43		72·43	9·57	82·00
57	Winnipeg	108·42		108·42		108·42
58	Windsor, Essex and Lake-Shore	36·17	1·13	37·30	1·85	39·15
59	Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	39·40		39·40		39·40
60	Yarmouth	3·00		3·00		3·00
	Total	1,590·29	348·88	1,939·17	163·78	2,102·95

*Chiffres de 1911.

ÉLECTRIQUES.

et voyageurs transportés pendant l'année expirée le 30 juin 1915.

	Milles parcourus.			Voyageurs transportés.			Mar. transp.	
Voies affermées	Milles parcourus par voitures voyageurs.	Milles parc. par voitures mar., postes et messag.	Total des milles parcourus par les voitures.	Voyageurs payant places.	Voyageurs porteurs de correspondances.	Total des voyageurs transportés.	Nombre de tonnes.	Numéro.
....	211,178	....	211,178	975,514	19,479	994,993	....	1
·70	35,317	....	35,317	188,197	....	188,197	....	2
....	278,618	39,820	318,438	1,232,724	....	1,232,724	139,416	3
....	269,736	....	269,736	782,011	....	782,011	....	4
....	318,976	38,824	357,800	532,155	....	532,155	3,646	5
141 30	11,475,455	732,565	12,208,020	46,330,096	8,271,164	54,601,260	258,029	6
....	2,819,804	2,895	2,822,699	14,073,278	5,000,000	19,073,278	....	7
....	37,191	....	37,191	8,500	....	8,500	....	8
19·03	659,188	19,093	678,281	3,636,452	72,419	3,708,871	....	9
....	276,605	194,386	470,991	375,955	....	375,955	94,485	10
....	195,262	16,883	212,145	387,911	....	387,911	71,470	11
....	....	....	....	....	....	....	....	12
....	1,964,580	25,584	1,990,434	11,886,810	1,429,949	13,316,759	3,840	13
10·60	606,197	8,575	614,772	2,723,308	274,260	2,997,568	37,085	14
....	364,801	....	364,801	981,475	....	981,475	150	15
....	238,130	8,100	246,230	1,142,699	161,242	1,303,941	7,272	16
....	1,370,430	....	1,370,430	7,316,727	695,482	8,012,209	....	17
....	149,421	39	149,460	731,544	....	731,544	10	18
....	355,598	32,925	388,523	723,856	....	723,856	40,039	19
....	2,347,441	....	2,347,441	14,065,104	3,569,258	17,634,362	....	20
....	506,182	16,685	522,867	1,542,367	....	1,542,367	10,336	21
1·82	806,415	28,784	835,199	2,351,808	97,000	2,448,808	6,205	22
....	301,295	....	301,295	1,408,376	....	1,408,376	....	23
....	199,680	....	199,680	970,904	146,629	1,117,533	....	24
....	304,978	....	304,978	871,353	128,093	999,446	....	25
....	424,314	6,486	430,800	1,847,348	352,548	2,199,896	2,288	26
....	17,888,501	....	17,888.501	10,408,987	1,730,969	12,139,956	....	27
....	363,785	36,676	400,461	671,381	....	671,381	8,274	28
1·77	116,668	....	116,668	429,555	....	429,555	....	29
....	17,888,939	255,159	18,144,098	153,576,27	53,316,530	206,892,801	302,307	30
....	549,333	55,004	604,337	1,951,811	90,037	2,041,848	....	31
....	470,818	....	470,818	1,805,372	....	1,805,372	....	32
....	66,015	....	66,015	229,645	....	229,645	....	33
....	277,226	....	277,226	1,227,709	....	1,227,709	....	34
....	1,227,873	86,604	1,314,477	4,771,004	45,241	4,816,245	421,596	35
....	88,920	....	88,920	412,603	....	412,603	....	36
13·23	289,858	8,320	293,178	1,423,148	....	1,423,148	19,356	37
....	42,255	37,200	79,455	215,224	....	215,224	106,330	38
2·22	4,970,177	....	4,970,177	25,321,547	8,440,516	33,762,063	....	39
....	429,093	....	429,093	1,108,568	214,348	1,322,916	....	40
....	619,196	13,084	632,280	2,303,855	233,787	2,537,642	60,744	41
....	....	....	....	....	....	....	....	42
....	2,089,489	41	2,089,530	11,242,483	2,477,370	13,719,853	220	43
....	426,985	....	426,985	1,649,073	....	1,649,073	....	44
....	956,195	10,671	966,866	3,937,742	527,294	4,465,036	38,533	45
9·45	1,034,702	....	1,034,702	5,074,297	679,223	5,753,520	....	46
....	204,244	4,952	209,196	1,000,402	64,358	1,064,760	11,124	47
....	436,988	....	436,988	1,030,257	203,953	1,234,210	....	48
....	....	....	....	....	....	....	....	49
3·00	183,960	....	183,960	749,855	25,198	775,053	....	50
....	295,785	....	295,785	498,858	184,215	683,073	....	51
....	399,594	....	399,594	1,029,817	....	1,029,817	742	52
....	703,367	....	703,367	2,804,780	468,709	3,273,489	....	53
....	22,417,103	....	22,417,103	146,603,651	64,346,358	210,950,009	....	54
....	420,481	1,832	422,313	2,463,791	165,844	2,629,635	....	55
....	1,433,524	96,116	1,529,640	6,188,530	....	6,188,530	57,551	56
....	9,589,702	....	9,589,702	53,630,490	19,216,526	72,847,016	....	57
....	305,911	79,378	385,289	509,973	9,623	519,596	29,808	58
....	439,371	....	439,371	676,313	....	676,313	5,053	59
....	97,128	....	97,128	268,911	....	268,911	....	60
203·12	113,239,978	1,851,951	115,091,929	562,302,375	172,657,622	734,959,997	1,735,909	

TABLEAU 2.—SOMMAIRE du capital

Numéro.	1 Nom du chemin de fer.	2 Actions. Montant courant.	3 Montant par mille de chemin.	4 Proportion au capital total du chemin de fer 100 x Col. 2. Col. 12.
		$	$	Pour cent.
1	Berlin and Waterloo	....	....	....
2	Berlin and Northern	17,400	6,825	88·78
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	125,000	7,018	22·69
4	Brandon-Municipal	....	....	....
5	Brantford and Hamilton	300,000	13,043	31·23
6	Brantford-Municipal	....	....	....
7	British-Columbia	9,173,000	26,619	58·00
8	Calgary-Municipal	....	....	....
9	Canadian-Resources-Development	486,000	255,455	100·00
10	Cap-Breton (a)	1,359,000	114,974	58·00
11	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	760,600	18,734	48·70
12	Cornwall	200,000	50,000	100·00
13	Edmonton-Interurban	600,000	73,260	100·00
14	Edmonton-Radial	....	....	....
15	Fort-William-Terminal-Railway and Bridge Co.	12,500	....	....
16	Fort-William	....	....	....
17	Grand-Valley	1,100,000	25,999	60·00
18	Guelph-Radial	169,900	19,151	100·00
19	Halifax-Tramway (a)	1,400,000	64,755	70·00
20	Hamilton and Dundas	100,000	14,285	50·00
21	Hamilton, Grimsby and Beamsville	235,000	10,682	61·03
22	Hamilton-Radial	111,150	4,446	41·00
23	Hamilton-Street	914,000	29,869	66·52
24	Hull	292,000	16,000	100·00
25	International-Transit Co.	150,000	34,884	40·00
26	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	83,100	10,388	45·60
27	Lethbridge-Municipal	....	....	....
28	Lévis, comté de	412,900	35,140	73·00
29	London-Street	556,000	21,609	45·38
30	London and Lake Erie	2,000,000	71,429	70·40
31	Moncton-Tramways (a)	1,125,400	413,750	76·00
32	Montreal-Tramways	2,963,970	....	53·00
33	Montreal and Southern Counties	1,000,000	85,984	52·00
34	Moosejaw	751,227	83,469	100·00
35	Nelson	....	....	....
36	Niagara-Falls, Park and River	....	....	....
37	Niagara, St. Catharines and Toronto	925,000	11,581	45·70
38	Niagara, Welland and Lake Erie	250,000	133,690	81·00
39	Nipissing-Central	530,000	105,900	100·00
40	Oshawa	40,000	3,077	33·80
41	Ottawa	1,876,900	38,156	80·49
42	Petreborough-Radial	100,000	14,948	34·16
43	Pictou-County	300,000	37,037	50·00
44	Port-Arthur	....	....	....
45	Quebec Railway, Light and Power Co. (a)	3,250,000	53,132	55·00
46	Regina	....	....	....
47	Sandwich, Windsor and Amherstburgh	297,000	7,425	33·11
48	Sarnia	90,000	9,838	54·90
49	Saskatoon	....	....	....
50	Sherbrooke (a)	1,090,500	114,429	50·00
51	St-Jean	800,000	42,105	44·41
52	St-Stephen	100,000	14,375	50·00
53	St-Thomas	85,028	12,147	100·00
54	Suburban-Rapid-Transit	100,000	4,800	16·66
55	Sydney and Glace-Bay	500,000	26,738	55·43
56	Toronto	12,000,000	96,774	71·00
57	Toronto-Suburban	1,500,000	79,787	36·00
58	Toronto and York-Radial	2,000,000	24,390	54·95
59	Windsor, Essex and Lake-Shore	750,000	18,750	50·00
60	Winnipeg (a)	13,380,000	123,888	71·00
61	Winnipeg, Selkirk et Lac-Winnipeg	115,000	2,918	22·30
62	Yarmouth (a)	220,000	73,333	51·00
	Total final	66,696,675	....	....

(a) Le capital représente toutes les divisions de la compagnie.

pour l'exercice expiré le 30 juin 1915.

5	6	7	8	9	12	13	
Dette garantie par des obligations.			Dette gar. par des obligations.		Sommaire.		
Montant courant Cols. 8+9+10+11	Montant par mille de voie.	Proportion au capital total du ch. de fer. 100 x Col. 5 Col. 12.	Désignation. Obligations.	Valeurs diverses.	Total capital du chemin de fer. Cols. 2+5.	Montant par mille de voie. Cols. 3+6.	Numéro.
$	$	Pour cent.	$	$	$	$	
155,609	47,441	100·00	155,609	....	155,609	47,441	1
2,400	942	11·22	2,400	....	19,800	7,767	2
426,000	23,919	77·31	426,000	....	551,000	30,937	3
450,000	52,941	100·00	450,000	....	450,000	52,941	4
660,000	28,696	68·77	660,000	....	960,000	41,739	5
200,000	6,666	100·00	200,000	....	200,000	50,000	6
6,827,000	19,812	42·00	6,827,000	....	16,000,000	46,431	7
2,280,210	31,891	100·00	2,280,210	....	2,280,210	31,891	8
....	....	....	....	....	486,000	255,455	9
1,053,000	89,086	42·00	1,053,000	....	2,412,000	204,060	10
800,000	21,657	51·30	800,000	....	1,560,600	40,391	11
....	....	....	....	....	200,000	50,000	12
....	....	....	....	....	600,000	73,260	13
3,002,537	55,695	100·00	3,002,537	....	3,002,537	55,695	14
....	....	....	....	....	12,500	....	15
1,112,000	56,218	100·00	1,112,000	....	1,112,000	56,218	16
688,800	17,036	40·00	688,800	....	1,788,800	43,035	17
....	....	....	....	....	169,000	19,151	18
600,000	27,752	30·00	600,000	....	2,000,000	92,507	19
100,000	14,285	50·00	100,000	....	200,000	28,570	20
150,000	6,818	38·97	150,000	....	385,000	17,500	21
160,000	6,400	59·00	160,000	....	271,150	10,846	22
460,000	15,033	33·48	460,000	....	1,374,000	44,902	23
....	....	....	....	....	292,000	16,000	24
220,000	51,162	60·00	220,000	....	370,000	86,046	25
99,250	12,406	54·40	99,250	....	182,350	22,794	26
408,877	37,171	100·00	408,877	....	408,877	37,171	27
151,100	12,860	27·00	151,100	....	564,000	48,000	28
669,000	26,001	54·62	669,000	....	1,255,000	47,610	29
840,000	30,000	29·60	840,000	....	2,840,000	101,429	30
387,000	112,316	24·00	387,000	....	1,512,400	556,066	31
32,771,487	....	47·00	32,771,487	....	35,735,457	....	32
949,627	81,864	48·00	949,627	....	1,949,627	167,848	33
....	....	....	....	....	751,227	83,469	34
81,000	24,000	100·00	81,000	....	81,000	24,000	35
600,000	50,378	100·00	600,000	....	600,000	50,378	36
1,098,000	13,747	54·30	1,098,000	....	2,023,000	25,328	37
61,500	32,887	19·00	52,000	9,500	311,500	166,577	38
....	....	....	....	....	530,000	105,900	39
78,452	6,035	66·20	78,452	....	118,452	9,112	40
455,000	9,250	19·51	455,000	....	2,331,900	47,406	41
192,753	28,813	65·84	192,753	....	292,753	43,761	42
300,000	37,037	50·00	300,000	....	600,000	74,074	43
886,647	4,540	100·00	886,647	....	886,647	4,540	44
2,513,434	41,089	15·00	2,500,000	13,434	5,763,434	94,221	45
1,475,000	44,679	100·00	1,475,000	....	1,475,000	44,697	46
600,000	14,850	66·89	600,000	....	897,000	22,275	47
80,000	8,540	45·10	80,000	....	170,000	18,378	48
739,644	45,433	100·00	625,000	114,644	739,644	45,433	49
1,090,500	114,429	50·00	1,090,500	....	2,181,000	228,858	50
1,000,000	52,361	55·59	1,000,000	....	1,800,000	94,736	51
100,000	14,375	50·00	100,000	....	200,000	28,750	52
....	....	....	....	....	85,028	12,147	53
500,000	24,000	83·34	500,000	....	600,000	28,800	54
402,000	21,978	44·57	402,000	....	902,000	48,716	55
5,139,500	41,447	29·00	5,139,500	....	17,139,500	138,221	56
2,628,000	140,000	64·00	2,628,000	....	4,128,000	219,787	57
1,640,000	20,000	45·05	1,640,000	....	3,640,000	44,390	58
750,000	18,750	50·00	750,000	....	1,500,000	37,500	59
5,000,000	46,296	29·00	5,000,000	....	18,380,000	170,184	60
400,000	10,153	77·70	400,000	....	515,000	13,071	61
212,000	70,666	49·00	212,000	....	432,000	143,999	62
83,647,327	....	....	83,509,749	137,578	150,344,002		

TABLEAU 3—SOMMAIRE du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Revenus.			
		Recettes brutes.	Frais d'exploitation.	Revenus divers.	Revenu total.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo	14,436 75			14,436 75
2	Berlin and Northern	352 18			352 18
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	71,593 86			71,593 86
4	Brandon-Municipal	7,574 18			7,574 18
5	Brantford and Hamilton	31,108 73			31,108 73
6	British-Columbia	276,265 90		1,730,733 79	2,006,999 69
7	Calgary	183,029 67		13,660 87	196,690 54
8	Canadian-Resources-Development		1,346 79		−1,346 79
9	Cap-Breton	62,242 75		113,615 14	175,857 89
10	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	35,027 38			35,027 38
11	Cornwall	5,486 94		155 17	5,642 11
12	Edmonton-Radial	155,240 48			155,240 48
13	Fort-William	32,170 42			32,170 42
14	Grand-Valley, maintenant Brantford-Municipal	16,188 96			16,188 96
15	Guelph-Radial	12,727 71		143 06	12,870 77
16	Halifax Tramway	108,094 42		179,954 68	288,049 10
17	Hamilton and Dundas	10,027 44			10,027 44
18	Hamilton, Grimsby and Beamsville	21,678 52			21,678 52
19	Hamilton-Radial	28,066 90			28,066 90
20	Hamilton-Street	180,811 04			180,811 04
21	Hull	35,986 67		28,935 90	64,922 57
22	International Transit Co	21,744 80		7,419 33	29,164 13
23	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	5,905 13		1,407 69	7,312 82
24	Lethbridge Municipal	3,907 64		720 00	4,627 64
25	Lévis, comté de	18,910 59			18,910 59
26	London-Street	118,521 64			118,521 64
27	London and Lake Erie	45,449 09		86 02	45,535 11
28	Moncton Tramways		2,209 75		−2,209 75
29	Montreal and Southern-Counties	5,634 79		372 53	6,007 32
30	Montreal Tramways	2,811,235 23			2,811,235 23
31	Moosejaw		16,367 78		−16,367 78
32	Nelson	769 65			769 65
33	Niagara-Falls, Park and River	45,607 74		6,137 79	51,745 53
34	Niagara, St. Catharines and Toronto	166,124 61			166,124 61
35	Niagara, Welland and Lake Erie	8,749 62			8,749 62
36	Nipissing-Central	28,720 11			28,720 11
37	Oshawa	18,305 38		827 13	19,132 51
38	Ottawa	379,349 78			379,349 78
39	Peterborough-Radial	13,521 63			13,521 63
40	Pictou, comté				
41	Port-Arthur	25,845 41		1,271 56	27,116 97
42	Quebec Railway, Light and Power Co. (Citadel)	187,334 03			187,334 03
43	" " " (Montmorency)	55,500 09			55,500 09
44	Regina		7,441 22		−7,441 22
45	Sandwich, Windsor and Amherstburgh	101,332 16		37,202 19	138,534 35
46	Sarnia	12,734 55			12,734 55
47	Sherbrooke	7,700 14		48,220 57	55,920 71
48	St-Stephen	8,993 24			8,993 24
49	St-Thomas		7,527 46		−7,527 46
50	Saskatoon	16,977 05			16,977 05
51	Suburban-Rapid-Transit	25,265 51			25,265 51
52	Toronto	2,381,107 39			2,381,107 39
53	Toronto Suburban	65,613 55		2,734 56	68,348 11
54	Toronto and York-Radial	157,479 99			157,479 99
55	Windsor, Essex and Lake-Shore	54,409 71			54,409 71
56	Winnipeg	687,306 19		741,583 02	1,428,889 21
57	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	47,399 43		8,592 40	55,991 83
58	Yarmouth	10,383 75		200 88	10,584 63
	Total	8,825,950 52	34,893 00	2,923,974 28	11,715,031 80

pour l'année expirée le 30 juin 1915.

Déductions du revenu.					Nette.		
Taxes.	Intérêt sur dette garantie.	Intérêt sur dette flottante.	Autres déductions du revenu.	Total déductions du revenu.	Revenus.	Pertes.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
.....	8,723 27	780 22	.....	9,503 49	4,933 26	.....	1
192 15	120 00	915 84	.....	1,227 99	.....	875 81	2
4,231 04	17,040 00	1,428 03	.....	22,699 07	48,894 79	.....	3
.....	19,200 00	267 34	.....	19,467 34	.....	11,893 16	4
4,080 55	39,600 00	93,025 65	.....	136,706 20	.....	105,597 47	5
140,666 25	645,792 94	.....	161,490 00	947,949 19	1,059,050 50	.....	6
4,328 81	106,359 48	2,023 04	.....	112,711 33	83,979 21	.....	7
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,346 79	8
9,915 66	50,993 76	3,675 74	49,300 00	113,885 16	61,972 73	.....	9
2,477 51	34,725 00	1,343 38	.....	38,545 89	.....	3,518 51	10
738 08	.....	165 46	1,121 04	2,024 58	3,617 53	.....	11
102,617 98	143,640 67	85,206 03	.....	331,464 68	.....	176,224 20	12
.....	53,190 00	28,697 64	.....	81,887 64	.....	49,717 22	13
.....	5,000 00	.....	.....	5,000 00	11,188 96	.....	14
1,653 89	.....	.....	.....	1,653 89	11,216 88	.....	15
18,230 94	30,000 00	.....	.....	48,230 94	239,818 16	.....	16
1,285 38	5,000 00	193 63	.....	6,479 01	3,548 43	.....	17
3,810 32	7,500 00	3,166 69	.....	14,477 01	7,201 51	.....	18
5,076 23	8,000 00	50,867 50	.....	63,943 83	.....	35,876 93	19
60,026 01	21,137 40	8,758 96	.....	89,922 37	90,888 67	.....	20
936 60	.....	75,000 00	.....	75,936 60	.....	11,014 03	21
1,723 30	11,000 00	2,907 40	.....	15,630 70	13,533 43	.....	22
.....	120 00	398 50	.....	518 50	6,794 32	.....	23
5,331 02	18,801 36	.....	8,849 90	32,982 28	.....	28,354 64	24
733 32	7,555 00	8,479 52	5,557 71	22,325 55	.....	3,414 96	25
5,676 33	32,289 97	920 12	.....	38,886 42	79,635 22	.....	26
2,115 49	39,242 05	3,433 60	1,576 75	46,367 89	.....	832 78	27
.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,209 75	28
2,638 15	.....	.....	.....	2,638 15	3,369 17	.....	29
92,800 00	825,415 12	.....	414,149 31	1,332,364 43	1,478,870 80	.....	30
335 01	.....	.....	.....	335 01	.....	16,702 79	31
.....	2,445 00	.....	.....	2,445 00	.....	1,675 35	32
3,496 77	30,000 00	.....	.....	33,496 77	18,248 76	.....	33
8,047 81	.....	.....	.....	8,047 81	158,076 80	.....	34
389 38	2,600 00	667 07	.....	3,656 45	5,093 17	.....	35
42 19	.....	.....	4,836 66	4,878 85	23,841 26	.....	36
587 19	3,650 00	.....	.....	4,237 19	14,895 32	.....	37
33,772 30	18,260 00	23,740 23	.....	75,772 53	303,577 25	.....	38
245 42	8,637 48	.....	454 52	9,337 42	4,184 21	.....	39
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40
.....	68,442 61	.....	.....	68,442 61	.....	41,325 64	41
.....	.....	.....	.....	.....	187,334 03	.....	42
.....	.....	.....	.....	.....	55,500 09	.....	43
.....	70,500 00	.....	24,982 43	95,482 43	.....	102,923 65	44
7,641 65	31,500 00	.....	.....	39,141 65	99,392 70	.....	45
580 47	3,825 00	.....	.....	4,405 47	8,329 08	.....	46
.....	49,535 00	.....	6,361 58	55,896 58	24 13	.....	47
742 18	5,000 00	.....	.....	5,742 18	3,251 06	.....	48
.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,527 46	49
.....	33,532 75	.....	.....	33,532 75	.....	16,555 70	50
1,344 82	25,000 00	1,700 01	.....	28,044 83	.....	2,779 32	51
1,087,233 19	163,611 08	.....	6,666 66	1,257,510 93	1,123,596 46	.....	52
1,160 16	15,372 00	.....	13,858 35	30,390 51	37,957 60	.....	53
9,398 94	82,000 01	50,481 46	.....	141,880 41	15,599 58	.....	54
2,000 00	37,500 00	19,415 07	.....	58,915 07	.....	4,505 36	55
241,575 10	250,000 00	58,109 40	.....	549,684 50	879,204 71	.....	56
6,551 41	20,000 00	.....	.....	26,551 41	29,440 42	.....	57
816 66	10,500 00	1,029 88	425 00	12,771 54	.....	2,186 91	58
1,877,245 66	3,062,356 95	526,797 51	699,629 91	6,166,030 03	6,176,060 20	627,058 43	

TABLEAU 3.—SOMMAIRE du revenu

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Déductions du revenu net.		
		Réserves et obligations spéciales.	Dividendes.	Déductions totales.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin et Waterloo			
2	Berlin and Northern			
3	Berlin, Waterloo, Wellesley et Lac Huron		12,500 00	12,500 00
4	Brandon Municipal	5,968 07		5,968 07
5	Brantford et Hamilton			
6	British Columbia	766,709 01	524,880 00	1,291,589 01
7	Calgary	74,984 89		74,984 89
8	Canadian Resources Development			
9	Cap-Breton	10,638 33	64,665 00	75,303 33
10	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie			
11	Cornwall			
12	Edmonton Interurban			
13	Edmonton Radial			
14	Fort-William			
15	Grand Valley, now Brantford Municipal			
16	Guelph Radial			
17	Halifax Tramway	1,004 22	112,000 00	113,004 22
18	Hamilton and Dundas		10,000 00	10,000 00
19	Hamilton, Grimsby and Beamsville			
20	Hamilton Radial			
21	Hamilton Street		73,120 00	73,120 00
22	Hull			
23	International Transit Co	10,000 00		10,000 00
24	Kingston, Portsmouth et Cataraqui			
25	Lethbridge Municipal			
26	Lévis, comté de			
27	London Street		33,360 00	33,360 00
28	London and Lake Erie			
29	Moncton Tramways			
30	Montreal and Southern Counties	1,204 38		1,204 38
31	Montréal, Tramways		1,078,880 00	1,078,880 00
32	Moosejaw			
33	Nelson			
34	Niagara Falls, Park and River			
35	Niagara, St. Catharines and Toronto			
36	Niagara, Welland and Lake Erie			
37	Nipissing Central			
38	Oshawa			
39	Ottawa		281,535 00	281,535 00
40	Peterborough Radial			
41	Pictou County			
42	Port Arthur			
43	Quebec Railway, Light and Power Co. (Citadel)			
44	" " " (Montmorency)			
45	Regina Municipal			
46	Saskatoon			
47	Sandwich, Windsor and Amherstburgh			
48	Sarnia		5,400 00	5,400 00
49	Sherbrooke			
50	St. Stephen		3,000 00	3,000 00
51	St. Thomas			
52	Suburban Rapid Transit			
53	Toronto		946,555 96	946,555 96
54	Toronto Suburban			
55	Toronto and York Radial			
56	Windsor, Essex and Lake Shore			
57	Winnipeg		1,192,917 00	1,192,917 00
58	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	14,000 00		14,000 00
59	Yarmouth			
	Total	884,508 90	4,338,812 96	5,223,321 86

pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

		Profit ou perte, détermination durant l'année;		Le 30 juin 1915.		
Surplus pour l'année.	Déficit pour l'année.	Crédit.	Débit.	Surplus.	Déficit.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
4,933 26				4,933 26		1
	875 81				875 81	2
36,394 79			2,110 89	34,283 90		3
	17,861 23	26,155 73	36,098 40		27,803 90	4
	105,597 47				105,597 47	5
	232,538 51		6,129 89		238,668 40	6
8,994 32				8,994 32		7
	1,346 79	592 50			754 29	8
	13,330 60				13,330 60	9
	3,518 51				3,518 51	10
3,617 53				3,617 53		11
						12
	176,224 20				176,224 20	13
	49,717 22				49,717 22	14
11,188 96				11,188 96		15
11,216 88				11,216 88		16
126,813 94				126,813 94		17
	6,451 57				6,451 57	18
7,201 51				7,201 51		19
	35,876 93				35,876 93	20
17,768 67				17,768 67		21
	11,014 03				11,014 03	22
3,533 43				3,533 43		23
6,794 32				6,794 32		24
	28,354 64				28,354 64	25
	3,414 96				3,414 96	26
46,275 22		49 80	3,400 00	42,925 02		27
	832 78				832 78	28
	2,209 75				2,209 75	29
2,164 79				2,164 79		30
399,990 80			275,000 00	124,990 80		31
	16,702 79				16,702 79	32
	1,675 35				1,675 35	33
18,248 76				18,248 76		34
158,076 80				158,076 80		35
5,093 17			2,500 00	2,593 17		36
23,841 26				23,841 26		37
14,895 32		1,846 41	535 00	16,206 73		38
22,042 25				22,042 25		39
4,184 21				4,184 21		40
						41
	41,325 64				41,325 64	42
187,334 03				187,334 03		43
55,500 09				55,500 09		44
	102,923 65				102,923 65	45
	16,555 70				16,555 70	46
99,392 70				99,392 70		47
2,929 08				2,929 08		48
24 13				24 13		49
251 06				251 06		50
	7,527 46				7,527 46	51
	2,779 32				2,779 32	52
177,040 50				177,040 50		53
37,957 60				37,957 60		54
55,599 58				15,599 58		55
	4,505 36				4,505 36	56
	313,712 29				313,712 29	57
15,440 42				15,440 42		58
	2,186 91				2,186 91	59
1,524,739 38	1,199,059 47	28,644 44	325,774 18	1,243,089 70	1,214,539 53	

TABLEAU 4.—SOMMAIRE des recettes brutes d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Recettes des voitures.				
		Voyageurs.	Marchandises.	Postes, messageries.	Autres recettes.	Total des recettes des voitures.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin & Waterloo	44,248 78		1,929 15		46,177 93
2	Berlin & Northern	7,527 88		194 78	79 20	7,801 86
3	Berlin, Waterloo, Wellesley & Lake Huron	89,669 95	84,314 17	10,046 94	135 57	184,166 63
4	Brandon Municipal	34,921 64			400 00	35,321 64
5	Brantford & Hamilton	108,311 16	16,554 20	2,144 61		127,009 97
6	British Columbia	2,561,503 14	324,985 81			2,886,488 95
7	Calgary	593,437 28	3,631 37		4,961 51	602,030 16
8	Canadian Resources Development	425 00			700 00	1,125 00
9	Cap-Breton	182,425 61		1,363 69	7,011 22	190,800 52
10	Chatham, Wallaceburg & Lake Erie	64,872 85	51,952 98	2,231 30	738 52	119,795 65
11	Cornwall	16,839 51	9,528 51	832 20		27,200 22
12	Edmonton Radial	573,375 25	1,681 16		4,205 23	579,261 64
13	Fort-William	118,969 42	5,858 96	2,059 87	450 00	127,338 25
14	Grand Valley, now Brantford Mun.	71,028 31	2,670 79			73,699 10
15	Guelph Radial	44,674 80	2,697 04			47,371 84
16	Halifax Tramways	319,880 53				319,880 53
17	Hamilton & Dundas	55,953 86	767 43	733 86		57,455 15
18	Hamilton, Grimsby & Beamsville	88,351 05	30,683 15	8,061 94		127,096 14
19	Hamilton Radial	145,779 18	10,446 04	409 81		156,635 03
20	Hamilton Street	549,233 68				549,233 68
21	Hull	131,606 67	18,686 33	3,106 85		153,399 85
22	International Transit Co	59,733 23	20 00			59,753 23
23	Kingston, Portsmouth & Cataraqui	38,730 11				38,730 11
24	Lethbridge Municipal	39,728 50				39,728 50
25	Levis County	83,314 65	4,119 09	335 00		87,768 74
26	London & Lake Erie	116,102 63	13,214 01	4,899 22		134,215 86
27	London Street	380,749 75		1,639,92		382,389 67
28	Moncton Tramways	16,662 26				16,662 26
29	Montreal Tramways (non distribuée)					
30	Montreal & Southern Counties	198,228 85	1,478 99	4,781 29	6,325 11	210,841 24
31	Moosejaw	79,682 95				79,682 95
32	Nelson	12,281 10				12,281 10
33	Niagara Falls, Park & River	125,060 68	346 26	431 60		125,838 54
34	Niagara, St. Catharines & Toronto	369,593 68	200,781 87	2,496 89	21,200 19	594,072 63
35	Niagara, Welland & Lake Erie	19,067 96				19,067 96
36	Nipissing Central	97,902 72	4,762 77		7,599 93	110,265 42
37	Oshawa	10,761 20	53,165 26	4,328 80	482 39	68,737 65
83	Ottawa	1,059,890 84			4,109 76	1,064,000 60
39	Peterborough Radial	49,231 84				49,231 84
40	Pictou County					
41	Port-Arthur	101,922 95	3,434 04	762 36		106,119 35
42	Quebec Ry., Lt. & Power Co. (Citadelle)	471,322 21	61 34	198 12	9,394 46	480,976 13
43	" " (Montmorency)	179,459 02		5,393 77	8,744 59	193,597 38
44	Regina	168,137 23	12,094 65	1,062 50		181,294 38
45	Sandwich, Windsor & Amherstburg	256,446 00	6,397 46	720 00		263,563 46
46	Sarnia	45,142 66	6,674 27	4,024 28		55,841 21
47	Saskatoon	135,858 56				135,858 56
48	Sherbrooke	44,044 60			222 58	44,267 18
49	St. John					
50	St. Stephen	37,387 80				37,387 80
51	St. Thomas	21,476 81				21,476 81
52	Suburban Rapid Transit	51,952 90		4,773 40		56,726 30
53	Toronto	5,796,454 47				5,796,454 47
54	Toronto Suburban	112,534 65	119 87	185 66		112,840 18
55	Toronto & York Radial	506,248 55	68,588 19	4,737 34		579,574 08
56	Windsor, Essex & Lake Shore	126,719 29	27,598 65	3,275 50	19,09	157,612 53
57	Winnipeg	2,148,949 03		480 00	5,866 00	2,155,295 03
58	Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	140,669 25	14,726 63	1,705 53		121,101 41
59	Yarmouth	11,204 24		350 00		11,554 24
	Total	18,879,688 72	982,041 29	79,696 18	82,672 35	20,024,098 54

pour l'année expirée le 30 juin 1915.

Recettes diverses.							Recettes brutes d'exploitation.	
Publicité.	Loyer de terrains ou bâtiments.	Loyer de voies.	Loyer de matériel.	Vente de force motrice.	Autres recettes diverses.	Total des recettes diverses.	Total.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
750 00	....	....	3,498 48	....	....	4,248 48	50,426 41	1
150 00	75 00	....	....	....	54 20	279 20	8,081 06	2
....	420 44	600 00	....	....	8 03	1,028 47	185,195 10	3
633 [illegible]1	....	....	....	....	1[illegible] 00	[illegible]647 41	35,969 05	4
....	6,095 85	....	485 72	....	....	6,581 57	133,591 54	5
10,974 42	....	....	....	....	....	10,974 42	2,897,463 37	6
9,626 69	....	....	....	....	170 00	9,796 69	611,826 85	7
....	....	....	....	....	....	....	1,125 00	8
880 00	50 00	....	....	....	6 05	936 05	191,736 57	9
307 54	345 92	....	542 00	28 00	5,537 94	6,761 40	126,557 05	10
412 00	....	....	....	386 99	1,980 98	2,779 97	29,980 19	11
3,530 62	1,150 00	325 16	....	....	310 43	5,316 21	584,577 85	12
704 50	....	....	....	....	777 69	1,482 19	128,820 44	13
807 50	....	....	....	....	1,411 10	2,218 60	75,917 70	14
349 20	230 00	....	....	40 00	95 45	714 65	48,086 49	15
1,824 50	....	....	....	....	....	1,824 50	321,705 03	16
150 00	216 00	2,795 68	284 07	....	....	3,445 75	60,900 90	17
350 00	1,962 00	....	3,654 13	....	....	5,966 13	133,062 27	18
300 00	1,059 50	....	7,155 49	....	....	8,514 99	165,150 02	19
691 65	1,968 98	....	1,690 63	....	....	4,351 26	553,584 94	20
1,033 34	....	306 00	123 35	....	....	1,462 69	154,862 54	21
1,371 80	....	....	....	....	....	1,371 80	61,125 03	22
420 00	767 69	....	....	....	....	1,187 69	39,917 80	23
604 75	720 00	....	....	....	....	1,324 75	41,053 25	24
693 00	....	....	....	....	....	693 00	88,461 74	25
610 00	....	....	....	....	190 25	800 25	135,016 11	26
2,660 25	151 62	....	....	....	309 25	3,121 42	385,511 09	27
199 60	....	....	....	....	....	199 60	16,861 86	28
....	....	....	....	....	....	....	*6,525,231 67	29
1,530 69	....	....	201 00	2,086 77	25 26	3,843 72	214,684 96	30
1,373 26	....	....	....	....	3,905 61	5,278 87	8[illegible],961 82	31
191 28	....	....	....	....	....	191 28	12,[illegible]72 38	32
1,314 84	224 98	....	3 27	807 02	11 30	2,361 41	128,199 95	33
155 12	746 02	90 00	179 20	....	10,421 39	11,591 73	605,664 36	34
187 80	....	....	....	....	....	187 80	19,255 76	35
333 42	....	140 00	....	....	687 57	1,160 99	111,426 41	36
1,164 49	....	....	....	....	1,659 65	2,824 14	71,561 79	37
3,125 00	747 95	....	....	2,110 32	....	5,983 27	1,069,983 87	38
440 00	....	....	....	....	208 01	648 01	49,879 85	39
....	....	....	....	....	....	....	....	40
879 98	....	....	788 60	1,166 67	205 4[illegible]	3,040 67	109,160 02	41
1,601 69	....	....	....	....	558 21	2,159 90	483,136 03	42
1,637 02	....	....	....	....	4,780 64	6,417 66	200,015 04	43
4,895 24	70 00	....	....	....	808 63	5,773 87	187,068 25	44
859 58	246 60	....	....	26,849 28	280 00	28,235 46	291,798 92	45
400 00	....	....	....	....	2,758 35	3,158 35	58,999 56	46
1,165 17	161 00	....	....	....	471 85	1,798 02	137,656 58	47
507 00	....	....	....	....	294 21	801 21	45,068 39	48
....	....	....	....	....	....	....	....	49
250 00	....	....	....	1,851 05	....	2,101 05	39,488 85	50
....	337 50	1,400 00	36 00	....	430 66	2,204 16	23,680 97	51
....	....	....	....	31,929 06	....	31,929 06	88,655 36	52
....	13,453 11	....	....	....	67,317 17	80,770 28	5,877,224 75	53
372 26	....	....	....	25,196 04	1,061 93	26,630 23	139,470 41	54
1,300 00	1,436 00	....	....	11,739 82	4,594 82	19,070 64	598,644 72	55
480 00	25 24	....	....	....	51 98	557 22	158,169 75	56
9,210 00	....	....	....	....	....	9,210 00	2,164,505 03	57
600 00	....	....	....	....	1,157 80	1,757 80	122,859 21	58
223 96	....	....	....	....	25,629 59	25,853 55	37,407 79	59
74,232 57	32,661 40	5,656 84	18,641 94	104,191 02	138,185 72	373,569 49	26,922,899 70	

TABLEAU 5—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Entretien—Voies et structures. Entretien de voie et ballast.	Entretien de ligne électrique.	Entretien des bâtiments et aménagements.	Total, voies et structures.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin & Waterloo	1,693 65		15 70	1,709 35
2	Berlin & Northern	588 85			588 85
3	Berlin, Waterloo, Wellesley & Lake Huron	13,469 42	1,452 65	101 40	15,023 47
4	Brandon	461 80	136 93	47 88	646 61
5	Brantford & Hamilton	12,570 63	1,752 32	90 18	14,413 13
6	British Columbia	130,097 73	43,232 97	1,235 92	174,566 62
7	Calgary	8,091 55	3,251 89	222 98	11,566 42
8	Canadian Resources Development	21 07	13 50		34 57
9	Cap-Breton	13,621 19	3, 06 83	745 48	18,173 50
10	Chatham, Wallaceburg & Lake Erie	21,510 44	2,458 97	953 35	24,922 76
11	Cornwall	2,370 79	72 88	151 50	2,595 17
12	Edmonton Radial	12,447 52	2,459 37	1,319 72	16,226 61
13	Fort-William	5,354 25	2,460 68	295 17	8,110 10
14	Grand Valley (now Brantford Municipal)	7,323 85			7,323 85
15	Guelph Radial	4,624 49	416 45		5,040 94
16	Halifax Tramway	14,148 14	1,124 19	450 70	15,723 03
17	Hamilton & Dundas	11,248 33	1,520 84	247 81	13,016 98
18	Hamilton, Grimsby & Beamsville	12,532 38	3,597 19	1,128 95	17,258 52
19	Hamilton Radial	11,032 56	3,130 60	1,351 55	15,514 71
20	Hamilton Street	17,140 81	6,096 08	195 33	23,432 22
21	Hull	11,360 86	3,450 65	983 21	15,794 72
22	International Transit Co	746 07	85 17	151 95	983 19
23	Kingston, Portsmouth & Cataraqui	5,652 52	385 26	848 88	6,886 66
24	Lethbridge	881 13	280 70	662 21	1,824 04
25	Levis County	4,033 46	413 60	68 87	4,515 93
26	London & Lake Erie	11,578 94	2,090 15	934 00	14,603 09
27	London Street	23,590 74	9,205 10	1,090 86	33,886 70
28	Moncton Tramways	1,459 05	194 17	7 85	1,661 07
*29	Montreal Tramways				
30	Montreal & Southern Counties	11,704 06	4,112 13	532 51	16,348 70
31	Moose Jaw	4,096 76	48 60	119 28	4,264 64
32	Nelson	1,311 82	42 70	131 68	1,486 20
33	Niagara Falls, Park & River	13,024 78	3,885 82	645 37	17,555 97
34	Niagara, St. Catharines & Toronto	47,232 66	9,005 08	24,065 81	80,303 55
35	Niagara, Welland & Lake Erie	139 29	9 75	37 77	186 81
36	Nipissing Central	9,854 08	3,385 38	1,103 58	14,343 04
37	Oshawa	6,351 50	287 24	316 85	6,955 59
38	Ottawa	26,262 37	22,360 41	4,756 27	53,379 05
39	Peterborough Radial	1,390 42	197 50	24 52	1,612 44
40	Pictou County				
41	Port-Arthur	4,440 10	2,157 14	211 64	6,808 88
42	Quebec Ry., Lt. & Power Co. (Citadelle)	14,694 12	3,016 02	1,988 34	19,698 48
43	" " " (Montmorency)	15,233 76	3,970 02	2,888 99	22,092 77
44	Regina	2,288 78	3,063 55	153 02	5,505 35
45	Sandwich, Windsor & Amherstburgh	29,815 61	6,889 73	1,420 75	38,126 09
46	Sarnia	4,966 82	150 97	44 02	5,161 81
47	Saskatoon	5,036 29	484 84	475 92	5,997 05
48	Sherbrooke	3,942 21	1,372 72	383 49	5,698 42
49	St. John				
50	St. Stephen	3,260 93	534 44	4 98	3,800 35
51	St. Thomas	1,407 86	289 25		1,697 11
52	Suburban Rapid Transit	3,924 52	1,863 79	365 30	6,153 61
53	Toronto	90,716 47	44,592 65	18,171 64	153,480 76
54	Toronto Suburban	3,654 00	845 67	194 56	4,694 23
55	Toronto & York Radial	29,330 13	5,709 93	4,443 85	39,483 91
56	Windsor, Essex & Lake Shore	18,791 16	2,465 20	229 10	21,485 46
57	Winnipeg	38,800 30	10,693 38	1,568 96	51,062 64
58	Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	8,466 68	147 09	55 63	8,669 40
59	Yarmouth	430 04	421 58	26 87	878 49
	Totaux	760,219 74	225,091 72	77,662 15	1,062,973 61

*Non distribué.

pour l'année expirée le 30 juin 1915.

Entretien—Matériel.							
Entretien du matériel à vapeur.	Entretien du matériel électrique.	Entretien des voitures.	Entretien du matériel électrique des voitures.	Entretien du matériel divers.	Dépenses diverses des ateliers.	Total du matériel.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
......	......	4,463 71	......	......	193 02	4,656 73	1
......	......	825 93	......	......	......	825 93	2
90 48	720 50	581 25	3,921 21	766 43	......	6.079 87	3
......	......	176 89	......	14 65	......	191 54	4
......	906 27	4,040 54	6,407 30	......	7,255 97	18,610 08	5
......	20,141 04	95,787 23	37,313 72	372 04	7,213 84	160,827 87	6
......	......	28,430 11	12,383 99	1,294 34	2,162 32	44,270 76	7
......	......	......	43 45	......	......	43 45	8
......	3,753 24	7,993 86	4,155 11	2,285 50	609 31	18,797 02	9
7 22	......	3,023 96	2,020 62	879 61	537 39	6,468 80	10
159 70	......	2,872 31	1,407 09	61 80	......	4,500 90	11
......	......	24,813 70	10,576 13	572 74	2,932 49	38,895 06	12
......	138 45	6,050 33	4,288 03	305 48	1,523 94	12,306 23	13
......	......	1,152 92	......	......	......	1,152 92	14
71 00	......	127 18	......	5,831 75	178 69	6,208 62	15
3,109 82	894 16	12,705 94	9,317 84	1,011 20	241 00	27,279 96	16
......	......	1,270 25	304 41	......	......	1,574 66	17
......	756 18	8,182 95	3,846 17	......	......	12,785 30	18
......	......	7,722 33	3,269 17	......	......	10,991 50	19
......	......	28,931 64	17,624 36	......	......	46,556 00	20
......	......	10,388 20	10,388 20	......	......	20,776 40	21
......	......	2,854 16	981 04	43 38	504 48	4,383 06	22
......	72 05	......	2,014 78	35 98	......	2,122 81	23
......	......	2,742 36	1,128 56	159 22	54 10	4,084 24	24
......	230 33	3,676 04	2,780 21	742 71	637 94	8,067 23	25
......	530 38	6,541 10	3,256 20	568 30	254 20	11,150 18	26
......	1,490 08	14,741 28	15,164 25	1,963 09	......	33,358 70	27
......	2,305 68	441 96	55 32	347 62	......	3,150 58	28
......	......	......	......	......	......	......	29
......	360 51	6,460 43	3,910 65	......	1,387 61	12,119 20	30
818 63	648 24	1,206 82	507 09	111 78	14 72	3,307 28	31
......	57 77	433 63	193 00	......	......	684 40	32
......	3,417 56	3,865 94	1,015 18	107 48	......	8,406 16	33
......	745 83	29,542 80	28,576 62	439 24	1,687 37	60,991 86	34
......	......	591 02	34 66	......	14 15	639 83	35
......	3,642 38	1,246 74	2,118 01	......	181 22	7,188 35	36
105 00	14 65	1,311 75	1,236 08	941 87	......	3,609 35	37
8,360 52	6,241 46	36,656 66	27,956 69	3,487 85	273 34	82,976 52	38
......	264 94	2,463 20	1,088 81	30 24	......	3,847 19	39
......	......	......	......	......	......	......	40
......	189 35	5,266 06	2,309 14	......	1,984 75	9,749 30	41
......	......	14,586 66	13,869 98	329 18	225 24	29,011 06	42
185 46	259 30	5,216 19	9,343 71	185 45	848 77	16,038 88	43
......	......	3,800 45	2,469 40	1,564 57	325 13	8,159 55	44
......	880 44	11,140 34	7,527 90	47 00	......	19,595 68	45
......	......	......	4,079 29	......	......	4,079 29	46
......	1,123 53	3,168 59	1,350 37	3,899 05	......	9,541 54	47
......	......	1,457 58	582 38	......	......	2,039 96	48
......	......	......	......	......	......	......	49
50 24	195 70	1,820 15	987 28	......	42 86	3,096 23	50
......	......	......	2,246 50	......	......	2,246 50	51
......	......	......	......	......	......	......	52
35,502 12	10,657 00	248,141 98	152,235 59	42,071 90	25,259 49	513,868 08	53
......	......	1,134 34	1,746 24	1,922 32	......	4,802 90	54
377 51	938 58	35,973 96	26,334 82	19,024 76	136 50	82,786 13	55
959 74	......	9,685 12	9,751 52	506 55	......	20,902 93	56
......	......	89,116 98	42,256 58	12,069 77	3,497 17	146,940 50	57
......	......	3,450 46	......	530 32	26 28	4,007 06	58
362 16	1,000 19	328 88	89 32	356 56	......	2,137 11	59
50,159 60	62,575 79	798,604 86	496,463 97	104,881 73	60,203 29	1,572,889 24	

TABLEAU 5—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Transport—Mise en activité du matériel			
		Salaires, matériel de force motrice.	Combustible pour force motrice.	Eau pour force motrice.	Huile et chiffons pour force motrice.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin & Waterloo				
2	Berlin & Northern				
3	Berlin, Waterloo, Wellesley & Lake Huron	2,099 60	1,263 25		309 50
4	Brandon				
5	Brantford & Hamilton	3,712 00			
6	British Columbia	16,625 85		7,155 07	
7	Calgary				
8	Canadian Resources Development				
9	Cap-Breton				
10	Chatham, Wallaceburg & Lake Erie				
11	Cornwall	1,199 91	392 46		
12	Edmonton Radial				
13	Fort-William	1,659 24			22 90
14	Grand Valley (maintenant Brantford Municipal)	598 10	2,299 37		
15	Guelph Radial				
16	Halifax	5,631 12	14,919 96	525 36	332 20
17	Hamilton & Dundas				
18	Hamilton, Grimsby & Beamsville	3,705 50			
19	Hamilton Radial				
20	Hamilton Street				
21	Hull				
22	International Transit Co				
23	Kingston, Portsmouth & Cataraqui				
24	Lethbridge				
25	Levis County	930 00			39 40
26	London & Lake Erie	2,677 95	41 51		220 30
27	London Street	1,533 65	147 00	5 00	25 05
28	Moncton Tramways				
29	Montreal Tramways				
30	Montreal & Southern Counties	4,858 78			
31	Moose-Jaw	4,645 86	10,282 68	331 76	588 85
32	Nelson	509 55			
33	Niagara Falls, Park & River	5,404 29			210 19
34	Niagara, St. Catharines & Toronto	7,253 19			
35	Niagara, Welland & Lake Erie				
36	Nipissing Central	2,018 54			
37	Oshawa	3,316 81			
38	Ottawa	33,813 01	10,288 69	3,543 59	362 70
39	Peterborough Radial				
40	Pictou County				
41	Port Arthur				
42	Quebec Ry., Lt. & Power Co. (Citadel)				
43	" " " (Montmorency)	1,190 03			
44	Regina				
45	Sandwich, Windsor & Amherstburgh	5,932 62	2,626 19		
46	Sarnia				
47	Saskatoon				
48	Sherbrooke				
49	St. John				
50	St. Stephen	1,097 80	1,115 09	25 50	225 39
51	St. Thomas				
52	Suburban Rapid Transit	2,486 80			
53	Toronto	34,975 15	29,015 71	228 94	579 13
54	Toronto Suburban				
55	Toronto & York Radial	19,833 39	8,155 98		629 00
56	Windsor, Essex & Lake Shore	4,099 29	9,582 67		
57	Winnipeg				
58	Winnipeg, Selkirk & Lake Winnipeg	4,541 22			
59	Yarmouth	4,483 67	6,255 74		115 07
	Totaux	180,832 92	96,386 30	11,815 22	3,659 68

pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

de force motrice.		Transport—Services des voitures.						
Fournitures et dépenses diverses de force motrice.	Louage de force motrice.	Total mis en activité de force motrice.	Surintendance des transports.	Salaires des conducteurs.	Salaires des mécaniciens.	Salaires de divers employés au service des voitures.	Salaires des employés de garage.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	7,422 48	7,422 48	777 84	6,235 45	6,235 45	....	....	1
....	1,669 56	1,669 56	....	925 54	925 54	263 48	....	2
....	19,400 65	23,073 00	2,280 00	8,827 95	8,895 90	4,245 95	5,428 70	3
....	9,224 40	9,224 40	104 50	5,273 01	5,273 00	....	3,822 52	4
....	13,224 88	16,936 88	1,539 17	4,949 59	4,949 60	3,896 34	2,392 85	5
47,032 59	599,221 99	670,035 50	98,964 06	451,236 12	451,236 13	60,884 58	96,064 71	6
....	92,816 52	92,816 52	4,323 47	105,318 26	105,318 33	927 41	4,172 14	7
....	1,208 34	1,208 34	....	514 84	514 85	....	....	8
....	18,466 61	18,466 61	3,278 99	16,816 86	16,816 86	2,390 98	3,818 19	9
10 29	15,457 93	15,468 22	389 32	8,073 88	7,432 61	4,334 74	2,060 42	10
....	....	1,592 37	....	4,787 51	4,787 50	....	....	11
....	115,526 44	115,526 44	11,397 11	85,939 47	85,939 48	4,124 41	10,792 65	12
73 61	18,750 00	20,505 75	1,177 10	15,693 97	15,769 04	770 68	8,313 47	13
70 01	13,908 90	16,876 38	....	10,944 19	10,944 20	....	3,815 01	14
....	6,373 67	6,373 67	....	6,366 65	6,366 65	....	....	15
1,129 92	....	22,538 56	....	41,705 21	41,705 21	3,950 34	5,725 19	16
....	7,437 07	7,437 07	715 13	4,889 59	4,889 60	77 26	152 61	17
....	12,581 64	16,287 14	1,525 38	7,280 38	7,280 38	7,590 18	544 31	18
....	20,485 25	20,485 25	3,179 77	12,476 61	12,476 62	2,968 38	1,818 28	19
....	63,909 49	63,909 49	11,545 59	64,677 75	64,677 74	....	5,238 65	20
....	15,389 58	15,389 58	....	21,186 99	21,186 98	....	....	21
....	9,499 98	9,499 98	855 35	7,327 26	7,353 11	1,436 23	1,292 70	22
....	4,194 57	4,194 57	....	4,054 30	4,111 60	3,863 65	....	23
....	11,225 40	11,225 40	540 25	6,646 87	6,646 87	69 38	....	24
....	9,926 70	10,896 10	1,364 00	9,525 74	9,969 93	2,224 30	1,759 71	25
310 08	15,931 12	19,180 96	1,953 59	8,220 56	8,220 56	....	1,200 00	26
26 46	37,813 40	39,550 56	6,712 85	53,032 96	52,861 06	5,493 10	7,178 10	27
....	4,743 15	4,743 15	585 00	3,369 39	3,462 57	1,007 96	....	28
....	....	....	....	....	....	....	....	29
511 18	28,166 16	33,536 12	7,392 25	15,773 77	15,773 78	16,852 96	4,093 02	30
487 94	....	16,337 09	216 80	21,662 08	21,662 08	3,630 52	....	31
....	....	509 55	1,500 00	3,160 75	3,129 70	....	387 10	32
495 31	....	6,109 79	3,585 74	9,326 34	9,122 43	46 43	2,017 90	33
2,121 34	32,021 63	41,396 16	8,209 85	46,502 76	46,502 75	32,165 69	6,322 16	34
73 60	1,358 85	1,432 45	720 00	2,651 89	2,521 38	....	....	35
....	16,137 46	18,156 00	1,147 33	11,079 34	11,079 35	105 03	3,116 66	36
....	7,200 00	10,516 81	1,599 96	4,418 92	4,418 93	7,400 00	2,870 00	37
1,219 11	43,756 35	92,983 45	....	148,639 75	148,639 75	13,835 61	17,566 63	38
42 24	3,075 00	3,117 24	991 17	8,485 61	8,526 12	1,199 05	43 58	39
....	....	....	....	....	....	....	....	40
1 14	17,372 85	17,373 99	2,375 38	15,365 33	15,186 45	1,409 09	3,704 89	41
....	31,345 47	31,345 47	12,542 34	60,997 06	60,997 06	1,482 10	13,387 48	42
....	20,000 04	21,190 07	3,617 90	14,934 41	11,775 91	18,675 61	607 42	43
....	46,031 82	46,031 82	3,629 79	42,704 98	43,646 35	4,970 17	13,517 40	44
804 13	30,835 00	40,197 94	1,440 00	31,774 97	31,774 98	....	....	45
....	9,225 53	9,225 53	132 50	5,580 65	5,580 66	....	2,367 55	46
....	26,949 82	26,949 82	2,797 95	29,190 49	29,190 48	....	....	47
....	6,000 00	6,000 00	628 50	6,682 80	6,682 39	....	3,179 35	48
....	....	....	....	....	....	....	....	49
707 40	7,500 00	10,671 18	....	3,382 47	3,420 72	....	2,426 36	50
....	5,704 90	5,704 90	....	7,680 43	7,680 43	....	3,096 56	51
227 87	26,245 18	28,959 85	....	12,370 75	11,727 60	....	....	52
8,639 61	624,676 66	698,115 20	150,823 91	683,848 40	651,040 19	....	284,389 78	53
....	15,346 56	15,346 56	1,740 00	9,741 28	9,789 94	47 97	6,028 90	54
3,677 59	93,500 00	125,795 96	10,591 50	29,471 81	29,471 81	4,695 02	15,854 63	55
802 13	....	14,484 09	580 84	6,255 17	6,255 17	15,231 59	....	56
....	229,412 61	229,412 61	36,623 85	390,406 70	387,727 55	11,603 60	56,450 61	57
257 24	18,108 28	22,906 74	....	4,280 07	4,280 08	8,458 85	4,132 33	58
868 33	....	11,722 81	194 25	2,023 02	2,023 03	609 50	....	59
69,589 12	2,485,779 89	2,848,063 13	406,290 28	2,604,688 90	2,565,874 44	252,938 14	611,150 52	

TABLEAU 5—SOMMAIRE des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Transport—Service			
		Fournitures service des voitures	Dépenses diverses—Service des voitures.	Louage du matériel.	Sable et nettoyage de la voie.
		$ c.	$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo	1,910 40			780 04
2	Berlin and Northern		95 12		
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron		5,275 63		
4	Brandon		992 56		565 31
5	Brantford and Hamilton	1,793 92	1,870 24	1,048 26	
6	British Columbia	10,570 78	81,840 59	Cr. 3,025 75	11,300 04
7	Calgary	11,838 51	1,651 19	1,407 03	3,301 08
8	Canadian Resources Development		71 51		
9	Cap-Breton	3,744 93			397 90
10	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	12 65	5,325 17	6,442 03	
11	Cornwall		722 23		583 09
12	Edmonton Radial		17,349 50		6,009 92
13	Fort-William	1,913 62	821 53	1,018 60	
14	Grand Valley (now Brantford Municipal)				
15	Guelph Radial				
16	Halifax	8,714 97	1,141 50		11,969 16
17	Hamilton and Dundas	527 13	579 75	4,912 47	
18	Hamilton, Grimby and Beamsville	1,771 10	1,610 39	6,932 35	
19	Hamilton Radial	2,327 72	1,837 90	20,656 86	
20	Hamilton Street	9,251 05	7,263 28	2,800 05	
21	Hull	1,207 92	900 00		
21	International Transit	379 40	680 56		
23	Kingston, Portsmouth and Cataraqui				
24	Lethbridge	292 53	321 49		1,467 59
25	Levis County	1,130 91	474 13		404 02
26	London and Lake Erie	1,082 18	280 20		
27	London Street		1,049 54		103 88
28	Moncton Tramways	266 24	355 96		
29	Montreal Tramways				
30	Montreal and Southern Counties			420 93	
31	Moose-Jaw		1,855 17		
32	Nelson	48 67			
33	Niagara Falls, Park and River		1,126 32		344 01
34	Niagara, St. Catharines and Toronto		24,944 39	35,950 32	519 47
35	Niagara, Welland and Lake Erie		4 85		
36	Nipissing Central		2,587 13	2,845 50	
37	Oshawa		2,224 57	643 79	
38	Ottawa		29,966 55		
39	Peterborough Radial	671 93	318 53	140 00	578 19
40	Pictou County				
41	Port-Arthur	1,777 56	251 37		
42	Quebec Ry., Lt. and Power Co. (Citadel)		10,338 31		3,000 00
43	" " " (Montmorency)		7,255 99		
44	Regina	6,000 76			3,459 35
45	Sandwich, Windsor and Amherstburgh		7,713 68		
46	Sarnia				
47	Saskatoon		6,855 61		
48	Sherbrooke		223 67		
49	St. John				
50	St. Stephen	68 08			
51	St. Thomas				
52	Suburban Rapid Transit			1,649 00	407 13
53	Toronto				10,364 75
54	Toronto Suburban	2,438 74	686 52		1,058 44
55	Toronto and York Radial	11,662 87	24,971 57		7,306 26
56	Windsor, Essex and Lake Shore		1,248 63		
57	Winnipeg	46,555 91	6,022 60		13,262 90
58	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg		1,146 76	2,599 22	42 17
59	Yarmouth		532 20		
	Totaux	127,960 48	262,784 39	86,440 66	77,224 70

pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Suite.*

des voitures—*Suite.*		En général.						
Enlèvement des neiges et glaces.	Total, service des voitures.	Appointements des hauts fonctionnaires.	Appointements des commis.	Impression et papeterie.	Dépenses de bureau.	Dépenses de magasin.	Dépenses d'étable.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	15,939 18	....	480 00	....	245 38	....	....	1
108 22	2,317 90	115 00	1,080 00	....	75 00	....	....	2
1,909 59	36,863 72	4,446 00	14,443 20	812 35	1,029 50	219 88	....	3
212 92	16,243 82	1,607 64	....	6 65	....	....	....	4
2,008 86	24,448 83	1,877 46	6,480 19	524 33	....	....	4,206 32	5
30 52	1,259,101 78	63,194 85	127,630 59	1,335 90	22,168 98	147 06	....	6
2,006 85	240,264 27	6,255 30	3,419 28	1,172 66	933 80	788 94	....	7
....	1,101 20	....	....	....	....	....	....	8
1,084 52	48,349 23	6,236 08	4,276 13	746 82	691 84	775 91	376 73	9
582 95	34,653 77	3,797 22	1,976 90	1,173 34	1,161 69	156 04	....	10
....	10,880 33	1,273 65	....	95 05	446 33	....	....	11
876 80	222,429 34	6,266 13	10,386 05	717 11	1,323 30	2,073 98	286 10	12
1,783 73	47,261 74	2,641 18	2,345 00	387 24	49 41	61 29		13
1,580 30	27,283 70	....	1,650 74	863 72	1,554 42	....	....	14
....	12,733 30	1,000 00	603 83	105 35	15 00	....	....	15
6,161 73	121,073 31	9,067 96	5,471 94	....	1,725 35	490 60	691 68	16
796 21	17,539 75	823 11	2,853 60	175 77	....		48 00	17
1,130 86	35,665 33	1,770 58	7,309 60	572 27	....		1,362 25	18
2,717 51	60,459 65	2,298 29	7,350 57	503 09	....		922 37	19
7,852 77	173,306 88	7,749 30	17,129 02	1,072 44	....		....	20
3,837 62	48,319 51	3,014 00	3,076 80	488 58	744 07	....	3,271 69	21
309 81	19,634 42	911 67	649 32	26 54	....	271 54	....	22
539 43	12,568 98	2,615 30	....	135 74	194 02	....	....	23
....	15,984 98	....	1,305 16	72 48	37 35	1 48	....	24
3,940 94	30,793 68	3,100 00	1,143 35	202 60	17 45	....	884 54	25
2,519 73	23,476 82	3,000 00	7,579 02	1,320 72	543 08	....	....	26
2,701 13	129,132 62	4,800 00	3,210 01	344 36	417 47	1,949 13	374 95	27
....	9,047 12	....	....	....	....	....	12 99	28
....	....	....	....	....	....	....	....	29
....	60,306 71	5,332 81	5,332 80	2,044 80	2,045 51	1,174 59	....	30
14 28	49,040 93	3,677 50	4,223 83	816 31	1,897 49	443 19	341 11	31
....	8,226 22	....	....	95 09	....	....	....	32
745 68	26,314 85	687 58	519 11	135 86	189 06	155 54	139 72	33
3,165 64	204,283 03	13,069 59	13,143 49	3,868 15	1,209 39	974 15	....	34
126 03	6,024 15	....	630 00	77 55	1 38	....	....	35
....	31,960 34	313 80	1,860 00	310 01	173 28	....	....	36
....	23,576 17	2,615 00	1,188 00	104 58	1,413 03	568 06	....	37
16,167 47	374,815 76	19,989 84	4,592 77	1,698 50	505 70	1,666 20	785 18	38
994 13	21,948 31	911 44	1,112 50	106 44	465 35	172 57	13 50	39
....	....	....	....	....	....	....	....	40
602 96	40,673 03	2,834 20	1,860 18	708 14	150 71	24 00	....	41
19,779 94	182,524 29	8,615 02	4,307 52	1,208 12	426 21	2,664 45	1,084 08	42
2,507 65	59,374 89	2,154 68	7,344 99	2,643 79	853 89	....	....	43
120 01	118,048 81	2,120 35	5,892 67	194 63	450 61	1,133 66	513 68	44
....	72,703 63	4,000 00	5,600 21	631 59	947 99	....	....	45
....	13,661 36	1,632 00	1,442 00	216 70	249 67		1,620 80	46
....	68,034 53	....	....	261 62	....	190 35	....	47
845 45	18,242 16	2,086 17	....	27 85	317 09	....	135 61	48
....	....	....	....	....	....	....	....	49
360 00	9,657 63	2,213 00	473 00	28 14	189 11	....	....	50
....	18,457 42	960 00	480 00	....	317 00	....	....	51
....	26,154 48	700 00	....		259 15	....	....	52
18,939 15	1,799,406 18	39,915 94	67,357 05	5,456 06	....	13,468 27	5,484 48	53
1,181 02	32,712 81	2,400 00	2,659 75	....	943 50	....	622 11	54
3,810 78	137,836 25	7,800 00	8,713 21	955 10	1,827 57	3,663 02	8,870 68	55
....	29,571 40	3,497 16	2,465 12	393 50	524 97	486 25	....	56
....	948,653 72	11,200 00	19,507 73	....	15,094 66	1,896 93	....	57
....	24,939 48	3,575 06	6,900 35	742 72	1,423 53	....	....	58
....	5,382 00	1,124 17	2,447 46	70 84	1,428 56	....	203 10	59
114,053 19	7,109,405 70	281,286 03	401,904 04	35,651 20	66,677 85	35,617 08	32,251 67	

Tableau 5—Sommaire des frais d'exploitation

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Dépenses en général— Publicité et attractions.	Dépenses diverses générales.	Dommages.
		$ c.	$ c.	$ c.
1	Berlin and Waterloo	....	2,774 00	....
2	Berlin and Northern	....	568 45	....
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	45 00	3,805 65	100 00
4	Brandon	....	198 35	15 00
5	Brantford and Hamilton	52 98	1,078 57	3,015 41
6	British Columbia	4,760 17	31,084 03	65,286 87
7	Calgary	479 10	6,937 70	12,488 06
8	Canadian Resources Development	....	....	....
9	Cap-Breton	112 33	6,525 61	2,739 48
10	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	....	225 40	336 16
11	Cornwall	1,839 03	....	531 28
12	Edmonton Radial	781 32	1,263 78	8,192 50
13	Fort-William	....	184 19	17 00
14	Grand Valley (maintenant Brantford Municipal)	....	1,462 46	91 57
15	Guelph Radial	....	1,648 46	887 90
16	Halifax	....	424 60	....
17	Hamilton and Dundas	91 44	265 32	1,317 93
18	Hamilton, Grimsby and Beamsville	55 62	912 87	3,762 40
19	Hamilton Radial	65 97	1,008 39	3,726 28
20	Hamilton Street	454 00	414 15	20,835 00
21	Hull	105 63	1,350 03	3,000 00
22	International Transit Co	....	481 45	....
23	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	1,951 46	1,101 64	1,630 60
24	Lethbridge	191 12	972 52	165 45
25	Levis County	60 00	2,458 20	320 52
26	London and Lake Erie	580 95	3,271 16	790 00
27	London Street	330 24	3,304 69	13,312 39
28	Moncton Tramways	....	120 15	74 55
*29	Tramways de Montréal (Cie de)	....	....	....
30	Montreal and Southern Counties	1,734 03	536 87	1,884 55
31	Moosejaw	....	1,612 44	4,376 35
32	Nelson	....	60 00	....
33	Niagara Falls, Park and River	3,752 76	3,617 40	818 06
34	Niagara, St. Catharines and Toronto	3,441 05	3,301 22	6,906 62
35	Niagara, Welland and Lake Erie	....	191 17	15 00
36	Nipissing Central	367 43	49 40	214 02
37	Oshawa	....	....	50 00
38	Ottawa	4,812 86	19,166 49	20,909 80
39	Peterborough Radial	50 25	697 92	92 05
40	Picton County	....	....	....
41	Port-Arthur	....	892 90	36 03
42	Quebec Ry., Lt. and Power Co. (Citadel)	....	6,083 79	973 57
43	" " " (Montmorency)	2,400 40	7,206 80	182 75
44	Regina	1,149 17	433 40	3,270 07
45	Sandwich, Windsor and Amherstburgh	427 50	2,122 27	5,119 56
46	Sarnia	30 50	7,809 25	173 10
47	Saskatoon	....	5,676 31	244 17
48	Sherbrooke	....	68 00	682 50
49	St. John	....	....	....
50	St. Stephen	....	27 81	....
51	St. Thomas	....	4 00	....
52	Suburban Rapid Transit	....	787 76	....
53	Toronto	115 67	25,640 50	115,669 07
54	Toronto Suburban	....	900 15	....
55	Toronto and York Radial	3,347 39	2,434 96	11,800 00
56	Windsor, Essex and Lake Shore	1,436 46	950 00	....
57	Winnipeg	11,370 21	34,564 37	....
58	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	55 28	2,240 16	....
59	Yarmouth	91 65	975 57	....
	Total	46,538 97	201,892 73	316,053 62

*Non distribués.

DOC. PARLEMENTAIRE No 20b

pour l'année expirée le 30 juin 1915—*Fin.*

Fin.

Frais de justice se rattachant aux dommages.	Divers frais de justice.	Loyers de terrains et bâtiments.	Loyers de voies et gares terminales.	Assurance.	Total général.	Totaux des frais d'exploitation.	Numéro.
$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	$ c.	
....	37 35	671 02	....	2,054 17	6,261 92	35,989 66	1
....	....	120 00	....	368 19	2,326 64	7,728 88	2
....	....	174 60	1,800 00	5,685 00	32,561 18	113,601 24	3
....	....	....	....	260 86	2,088 50	28,394 87	4
....	201 07	640 00	9,006 25	991 31	28,073 89	102,482 81	5
9,985 57	....	....	13,409 73	17,661 95	356,665 70	2,621,197 47	6
....	....	1,450 00	....	5,954 37	39,879 21	428,797 18	7
....	....	....	....	84 23	84 23	2,471 79	8
....	1,299 84	....	....	1,926 69	25,707 46	129,493 82	9
246 02	....	....	119 45	823 90	10,016 12	91,529 67	10
....	153 69	....	....	585 45	4,924 48	24,493 25	11
....	105 62	....	11 30	4,852 73	36,259 92	429,337 37	12
....	157 80	....	....	2,623 09	8,466 20	96,650 02	13
....	....	447 50	300 00	721 48	7,091 89	59,728 74	14
....	101 17	....	....	640 54	5,002 25	35,358 78	15
7,513 22	660 44	....	....	949 96	26,995 75	213,610 61	16
....	537 95	....	5,071 33	120 55	11,305 00	50,873 46	17
....	435 33	377 00	11,809 30	1,020 24	29,387 46	111,383 75	18
....	1,129 56	....	12,247 32	380 17	29,632 01	137,083 12	19
....	361 88	15,079 07	....	2,474 45	65,569 31	372,773 90	20
....	....	....	....	3,544 86	18,595 66	118,875 87	21
....	339 56	149 39	....	2,050 11	4,879 58	39,380 23	22
....	....	....	610 89	....	8,239 65	34,012 67	23
....	....	....	....	1,281 39	4,026 95	37,145 61	24
....	3 40	468 25	2,712 74	3,907 16	15,278 21	69,551 15	25
....	....	560 00	1,575 92	1,935 12	21,155 97	89,567 02	26
499 98	....	....	....	2,517 65	31,060 87	266,989 45	27
....	....	....	2 00	260 00	469 69	19,071 61	28
....	....	....	....	....	....	3,713,996 44	29
....	89 00	4,534 00	59,831 96	2,198 52	86,739 44	209,050 17	30
....	3,114 68	281 86	....	7,594 90	28,379 66	101,329 60	31
....	150 00	....	....	491 27	796 36	11,702 73	32
60 00	1,499 76	10,000 00	....	2,630 59	24,205 44	82,592 21	33
252 41	....	....	1,719 50	4,679 58	52,565 15	439,539 75	34
....	454 50	120 00	100 00	633 30	2,222 90	10,506 14	35
....	....	....	6,193 44	1,577 19	11,058 57	82,706 30	36
....	....	....	968 76	1,691 06	8,598 49	53,256 41	37
....	2,290 46	....	....	10,061 51	86,479 31	690,634 09	38
....	255 27	155 41	....	1,800 34	5,833 04	36,358 22	39
....	....	....	....	....	....	....	40
703 25	....	....	....	1,500 00	8,709 41	83,314 61	41
....	2,207 22	....	....	5,652 72	33,222 70	295,802 00	42
140 26	140 27	....	....	2,750 51	25,818 34	144,514 95	43
....	....	....	....	1,605 70	16,763 94	194,509 47	44
....	94 30	....	....	900 00	19,843 42	190,466 76	45
....	105 20	....	....	857 80	14,137 02	46,265 01	46
....	....	....	....	3,784 14	10,156 59	120,679 53	47
....	120 43	....	....	1,950 06	5,387 71	37,368 25	48
....	....	....	....	....	....	....	49
....	....	....	....	339 16	3,270 22	30,495 61	50
....	....	....	1 00	1,340 50	3,102 50	31,208 43	51
....	375 00	....	....	....	2,121 91	63,389 85	52
....	14,078 76	....	....	44,061 34	331,247 14	3,496,117 36	53
46 50	2,688 60	600 00	....	5,439 75	16,300 36	73,856 86	54
....	1,043 15	....	....	4,807 40	55,262 48	441,164 73	55
....	....	....	....	7,562 70	17,316 16	103,760 04	56
4,500 00	2,995 47	....	....	....	101,129 37	1,477,198 84	57
....	....	....	....	....	14,937 10	75,459 78	58
216 00	....	180 00	....	166 28	6,903 63	27,024 04	59
24,163 21	37,226 73	36,008 10	127,490 89	181,751 94	1,824,514 06	18,131,842 18	

TABLEAU 6—SOMMAIRE descriptif du matériel pour l'année terminée le 30 juin 1915.

Nom du chemin de fer.	Voitures à voyageurs.				Autres voitures.								
	Voitures à voyageurs fermées.	Voitures à voyageurs ouvertes.	Combinaison.	Total.	Marchandises.	Voitures-postes, messag. et bagage.	Combinaison.	Voitures de travail.	Chasse-neige.	Balayeuses.	Voitures diverses.	Total.	Voitures de toutes catégories
Berlin and Waterloo	8	6		14				1	1	1		3	17
Berlin and Northern	2	1		3									3
Berlin, Wellesley, Waterloo and Lake Huron	9	4	2	15	3		2	2		2	3	12	27
Brandon	10	10		20						1		1	21
Brantford and Hamilton	6			6									6
British Columbia	379	8		387	467	14	5	73	2	6	4	571	958
Calgary	85	1		86	1			4		1	7	13	99
Canadian Resources Development	1			1			12	2			10	24	25
Cape-Breton	22			22	2	1		1	3	1		8	30
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	6	2		8	20			1				21	29
Cornwall	7	3		10	2					1		3	13
Edmonton Radial			79	79				4		2	3	9	88
Fort-William	26	1		27				1		1		2	29
Brantford Municipal	13	4		17	1			1	1	1		4	21
Guelph Radial	9		6	15	1			1	1	1		4	19
Halifax Tramway	34	26		60				3		5	21	29	89
Hamilton and Dundas	1	2		3									3
Hamilton, Grimsby and Beamsville	8	2		10	4							4	14
Hamilton Radial	8			8	11				1			12	20
Hamilton Street	82	19		101						3	1	4	105
Hull	31	13		44	2	1		2	2	3	1	11	55
International Transit Co	11			11						1	1	2	13
Kingston, Portsmouth and Cataraqui	8	12		20	1			2		2		5	25
Lethbridge	10			10									10
Levis County	15	9		24		1		2	2	3		8	32
London and Lake Erie	14			14	9	4		2	1			16	30
London Street	45	13		58			1	2			5	7	65
Moncton Tramways	4			4				1	1			2	6
Montréal, Cie des Tramways de (a)	526	288	85	899	67			21	11	32	4	135	1,034
Montreal and Southern Counties	24			24		2	4	2	2	2		12	36
Moose-jaw	21			21				1		1		2	23
Nelson	2			2							1	1	3
Niagara Falls, Park and River	11	16		27		2			1		2	5	32
Niagara, St. Catherines and Toronto	45	16		61	30			16	3	1	10	60	121
Niagara, Welland and Lake Erie	3			3					1			1	4
Nipissing Central	8			8				3	1			4	12

Oshawa	3	3	2	8		2		3		1	5	11	19
Ottawa	59	52	65	176				4	4	14	2	24	200
Peterborough Radial	10	8		18					1	2		3	21
Picton County													
Port-Arthur	24	1		25		1			1			2	27
Quebec Railway, Light and Power Co. (Citadel)	56	50	1	107				1	4	8	7	20	127
" " " (Montmorency)	15			15							2	2	17
Regina	34			34	30			1		2		33	67
Sandwich, Windsor and Amherstburg	37	17		54	5			6	3			14	68
Sarnia	10	2		12		1						1	13
Saskatoon	18			18				4		1	3	8	26
Sherbrooke	10	9		19					1	1		2	21
St. John													
St. Stephen	4	4		8				1	1			2	10
St. Thomas	10	6		16					1			1	17
Suburban Rapid Transit													
Toronto	279	181	550	1,010				11		17	12	40	1,050
Toronto Suburban	13	3		16		1		3		2	1	7	23
Toronto and York Radial	50	4	2	56	10	10		12	4		1	37	93
Windsor, Essex and Lake Shore	11			11	19				1		3	23	34
Winnipeg	295	25		320				7	1	7	1	16	336
Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	12			12	8			15	1			24	36
Yarmouth (a)	3	3		6					1			1	7
Totaux	2,447	824	792	4,063	693	40	23	216	58	127	109	1,266	5,329

(a) Chiffres de 1911.

TABLEAU 7—SOMMAIRE des accidents pour l'année expirée le 30 juin 1915.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Voyageurs.			Employés.			Autres.			Totaux.		
		Tués.	Blessés.	Total.	Tués.	Blessés.	Total.	Tués.	Blessés.	Total.	Tués.	Blessés.	Total.
		Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.	Nomb.
1	Berlin and Waterloo												
2	Berlin and Northern												
3	Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron		7	7		2	2	2	1	3	2	10	12
4	Brandon Municipal												
5	Brantford and Hamilton							1	2	3	1	2	3
6	Brantford Municipal												
7	British Columbia		43	43	2	24	26	2	39	41	4	106	110
8	Calgary Municipal		5	5								5	5
9	Canadian Resources Development												
10	Cap-Breton		9	9		1	1					10	10
11	Chatham, Wallaceburg and Lake Erie												
12	Cornwall												
13	Edmonton Radial		6	6					1	1	1	6	7
14	Fort-William	1	1	2	1	1	2		1	1	2	3	5
15	Guelph Radial								2	2	2		2
16	Halifax Tramway	1		1		4	4		55	55	1	59	60
17	Hamilton and Dundas		11	11								11	11
18	Hamilton, Grimsby and Beamsville		5	5		1	1		3	3		9	9
19	Hamilton Radial		10	10					4	4		14	14
20	Hamilton Street		305	305		5	5	1	29	30	1	339	340
21	Hull							1		1	1		1
22	International Transit Co.												
23	Kingston, Portsmouth and Cataraqui	1		1							1		1
24	Lethbridge Municipal							2		2	2		2
25	Levis County	1	6	7		2	2				1	8	9
26	London Street		39	39		17	17		52	52		108	108
27	London and Lake Erie					1	1					1	1
28	Moncton Tramways												
29	Montreal Tramways												
30	Montreal and Southern Counties				1		1				1		1
31	Moosejaw												
32	Nelson												
33	Niagara Falls, Park and River		2	2		3	3					5	5
34	Niagara, St. Catharines and Toronto												

35	Niagara, Welland and Lake Erie		1	1								1	1
36	Nipissing Central								3	3		3	3
37	Oshawa					2	2		1	1		3	3
38	Ottawa		83	83		11	11	3	61	64	3	155	158
39	Peterborough Radial					1	1		10	10		11	11
40	Port-Arthur		3	3				1		1	1	3	4
41	Quebec Railway, Light and Power Co.	1	20	21		7	7	9	38	47	10	65	75
42	Quebec Railway, Light and Power Co. (Montmorency Division)		1	1					1	1		2	2
43	Regina	1	6	7	1	1	2				2	7	9
44	Sandwich, Windsor and Amherstburg												
45	Sarnia		15	15		3	3		13	13		31	31
46	Saskatoon		9	9		5	5	1	9	10	1	23	24
47	Sherbrooke							3		3	3		3
48	St. Stephen												
49	St. Thomas					1	1					1	1
50	Suburban, Rapid Transit	2	1	3							2	1	3
51	Sydney and Glace Bay												
52	Toronto	5	957	962		315	315	8	297	305	13	1,569	1,582
53	Toronto Suburban							1		1	1		1
54	Toronto and York Radial		2	2				2		2	2	2	4
55	Windsor and Essex and Lake Shore		1	1	1		1		3	3	1	4	5
56	Winnipeg		5	5		6	6	4	16	20	4	27	31
57	Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	1	1	2							1	1	2
58	Yarmouth												
	Totaux	14	1,554	1,568	6	413	419	44	638	682	64	2,605	2,669

TABLEAU 8—Sommaire du parcours, trafic, etc., pour l'année expirée le 30 juin 1915.

Nom du chemin de fer.	Passage des voyageurs.	Transport des marchandises.	Wagons pour voyageurs.	Autres wagons.	Total des wagons.
	Nombre.	Tonnes.	Milles.	Milles.	Parcours.
Berlin and Waterloo	975,514		211,178		211,178
Berlin and Northern	188,197		35,317		35,317
Berlin, Waterloo, Wellesley and Lake Huron	1,232,724	139,416	278,618	39,820	318,438
Brandon Municipal	782,011		269,736		269,736
Brantford and Hamilton	532,155	3,646	318,976	38,824	357,800
Brantford Municipal	981,475	150	364,801		364,801
British Columbia	46,330,096	258,029	11,475,455	732,565	12,208,020
Calgary Municipal	14,073,278		2,819,804	2,895	2,822,699
Canadian Resources Development	8,500		37,191		37,191
Cap-Breton	3,636,452		659,188	19,093	678,281
Chatham, Wallaceburg and Lake Erie	375,955	94,485	276,605	194,386	470,991
Cornwall	387,911	71,470	195,262	16,883	212,145
Edmonton Radial	11,886,810	3,840	1,964,580	25,854	1,990,434
Fort-William	2,723,308	37,085	606,197	8,575	614,772
Guelph Radial	1,142,699	7,272	238,130	8,100	246,230
Halifax Tramway	7,316,727		1,370,430		1,370,430
Hamilton and Dundas	731,544	10	149,421	39	149,460
Hamilton, Grimsby and Beamsville	723,856	40,039	355,597	32,925	388,523
Hamilton Radial	1,542,367	10,336	506,182	16,685	522,867
Hamilton Street	14,065,104		2,374,441		2,374,441
Hull	2,351,808	6,205	806,415	28,784	835,199
International Transit Co	1,408,376		301,295		301,295
Kingston, Portsmouth and Cataraqui	970,904		199,680		199,680
Lethbridge Municipal	871,353		304,978		304,978
Levis County	1,847,348	2,288	424,314	6,486	430,800
London Street	10,408,987		17,888,501		17,888,501
London and Lake Erie	671 381	8,274	363,785	36,676	400,461
Moncton Tramways	429,555		116,668		116,668
Montreal Tramways	153,576,271				
Montreal, Southern Counties	1,951,811		549,333	55,004	604,337
Moosejaw	1,805,372		470,818		470,818
Nelson	229,645		66,015		66,015
Niagara Falls, Park and River	1,227,709		277,226		277,226
Niagara, St. Catharines and Toronto	4,771,004	421,596	1,227,873	86,604	1,314,477
Niagara, Welland and Lake Erie	412,603		88,920		88,920
Nipissing Central	1,423,148	19,356	289,858	3,320	293,178
Oshawa	215,224	106,330	43,255	37,200	79,455
Ottawa	25,321,547		4,970,177		4,970,177
Peterborough Radial	1,108,568		429,093		429,093
Port-Arthur	2,303,855	60,744	619,196	13,084	632,280
Quebec Ry., Light and Power Co.	11,242,483	220	2,089,489	41	2,089,530
Quebec Ry., Lt. and Power Co. (Division de Montmorency)	1,649,073		426,985		426,985
Regina	3,937,742	38,533	956,195	10,671	966,866
Sandwich, Windsor and Amherstburg	5,074,297		1,034,702		1,034,702
Sarnia	1,000,402	11,124	204,244	4,952	209,196
Saskatoon	2,804,780		703,367		703,367
Sherbrooke	1,030,257		436,988		436,988
St. Stephen	749,855		183,960		183,960
St. Thomas	498,858		295,785		295,785
Suburban Rapid Transit	1,029,817	742	399,594		399,594
Sydney and Glace Bay					
Toronto	146,603,651		22,417,103		22,417,103
Toronto Suburban	2,463,791		420,481	1,832	422,313
Toronto and York Radial	6,188,530	57,551	1,433,523	96,115	1,529,638
Windsor, Essex and Lake Shore	509,973	29,808	305,911	79,378	385,289
Winnipeg	53,630,490		9,589,702		9,589,702
Winnipeg, Selkirk and Lake Winnipeg	676,313	5,053	439,371		439,371
Yarmouth	268,911		97,128		97,128
Totaux	562,302,375	1,433,602	95,368,038	1,596,791	96,964,829

STATISTIQUES DES CHEMINS DE FER ÉTRANGERS.

Le tableau suivant procurera des renseignements utiles sur les statiques des chemins de fer étrangers.

Pays.	Année	Milles couverts par capitalisation.	Capitalisation. (b)	Recettes des voyageurs.	Recettes des marchandises.	Autres recettes.	Total des recettes.	Frais d'exploitation.	Voyageurs transportés.	Marchandises transportées.
			$	$	$	$	$	$		Tonnes.
Canada	1915	35,582	1,875,810,888	60,699,935	134,488,304	4,654,833	199,843,072	147,731,099	46,322,035	87,204,838
Etats-Unis	1914	245,894	15,514,465,986	695,870,000	2,102,314,000	243,109,000	3,041,293,000	2,157,947,000	1,032,086,000	1,934,872,000
Nouvelle-Zélande	1913	2,840	153,946,641	8,167,389	11,171,391	....	19,338,780	13,176,316	13,123,879	6,246,128
Royaume-Uni	1912	23,441	6,501,272,332	215,407,648	311,917,724	98,729,768	626,055,140	395,562,550	1,294,337,046	520,279,128
Nouvelles Galles du Sud	1914	3,968	298,359,912	13,794,032	21,418,245	2,492,437	37,704,714	26,345,823	86,328,421	13,245,842
Japon (a)	1914	5,471	486,545,748	27,987,671	26,684,466	2,066,391	56,738,528	27,275,623	167,773,143	36,348,362
Empire germanique	1912	37,665	4,392,651,229	224,719,558	519,227,398	83,473,000	827,419,956	558,230,395	1,743,111,677	612,385,727
France	1911	25,194	3,720,480,021	162,383,599	198,292,706	5,980,128	366,656,433	229,361,949	511,096,490	184,635,276
Empire russien	1910	41,622	3,508,675,945	84,681,703	359,019,243	55,400,372	499,101,318	335,360,716	195,017,000	258,339,276
Autriche	1912	14,185	1,724,079,152	54,891,200	160,999,300	14,473,900	230,364,400	171,900,400	290,850,985	159,209,564
Hongrie	1912	13,303	949,581,820	30,399,250	80,337,656	4,943,862	115,680,768	73,912,097	164,008,000	83,629,000
Italie (a)	1912	8,387	1,334,928,118	40,796,637	63,721,393	12,050,318	116,568,348	97,871,890	89,690,138	37,145,897
Suède	1910	8,574	286,183,902	12,426,400	23,674,356	1,399,546	37,500,302	27,198,990	58,276,650	36,952,910
Norvège	1913	1,913	84,130,007	3,351,187	4,081,441	926,090	8,358,718	6,428,141	17,834,565	7,217,873
Danemark (a)	1914	2,333	76,319,972	6,523,592	7,855,222	741,739	15,120,553	12,790,269	23,690,045	6,289,750
Belgique (a)	1912	2,913	520,777,053	19,856,622	39,016,968	5,065,417	63,939,007	44,326,853	191,814,188	66,011,442
Hollande	1911	1,980	136,612,000	12,998,268	13,404,288	....	26,402,556	....	46,426,000	18,579,800
Suisse	1912	3,014	362,718,808	20,077,596	25,991,431	1,958,053	48,027,080	31,852,495	123,523,422	19,613,953
Australie-Sud	1914	1,815	76,459,667	3,664,641	7,471,490	246,281	11,382,412	7,333,075	19,809,533	3,103,471
Australie-Ouest	1914	2,966	77,305,659	3,246,658	7,226,413	518,572	10,991,643	7,655,678	19,208,402	3,358,630
Victoria	1913	3,639	231,657,796	13,451,734	11,457,347	441,422	25,350,503	16,932,781	111,513,908	5,150,404
Bulgarie (a)	1912	1,207	58,836,411	2,050,659	2,439,558	293,518	4,783,735	3,726,216	3,341,651	1,560,890
Tasmanie	1915	533	22,527,367	824,502	748,713	....	1,573,215	1,099,842	1,750,905	387,724

(a) Etat des chemins de fer seulement. (b) D'après dernier rapport, l'année non toujours donnée.

INDEX DES STATISTIQUES DE CHEMIN DE FER.